



Mestrado em Direito e Prática Jurídica

Especialidade Direito dos Transportes

(2018/2019)

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO
DE PASSAGEIROS À LUZ DO DIREITO GUINEENSE**

Honório Pedro Gomes

Orientador: Prof.º Doutor Hugo Ramos Alves

Lisboa, Outubro, 2020

LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AAFDL - Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa

Art.º - artigo

Arts - artigos

CAFAC- Comissão Africana da Aviação Civil

CAGB- Código Aéreo da Guiné-Bissau

CB de 1924 - Convenção de Bruxelas de 1924

CCAC- Código Comunitário da Aviação Civil

CCh - Convenção de Chicago

CEDEAO - Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

Cfr - confira

CITEJA - Comité Internacional Técnico de Especialistas de Direito Aéreo.

CM de 1999 - Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional adotada em 28 de maio de 1999 pela Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal no âmbito da Organização Internacional de Aviação Civil

CV de 1929 - Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de outubro de 1929

DECLARAÇÃO DE YAMOUSSOUKRO de 1999 - Declaração sobre a liberalização do acesso aos mercados do transporte aéreo em África

DL - Decreto-lei

DSE- Direitos de saque especial

ed. - edição

FCFA - Franco da Comunidade Financeira Africana

IATA - International Air Transport Association

LGDJ - Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

n.º - número

Ob. cit. - obra citada

Pág. - Página

PCTA /UEMOA - Programa Comum dos Transportes Aéreos da UEMOA

Séc. - Século

ss - seguintes

SV- Sistema de Varsóvia

UEMOA- União Económica e Monetária do Oeste Africano

UNIÃO - União Económica e Monetária do Oeste Africana (UEMOA)

Vol. - Volume

RESUMO

Neste estudo abordamos a problemática da responsabilidade civil do transporte aéreo de passageiros à luz do Direito Guineense.

No âmbito do transporte aéreo interno de passageiros, a responsabilidade do transportador aéreo pelos danos pessoais e pelos danos ocasionados pela perda e destruição de bagagens, é regulada pela CV de 1929 e também pela Lei n.º 8/2018, de 30 de abril, a qual se aplica sempre que transporte aéreo interno for operado pelo transportador não comunitário ou nos casos em que não se encontrem preenchidos requisitos de aplicação de regime comunitário ou internacional.

Todavia, se o transporte aéreo for considerado comunitário, a responsabilidade do transportador aéreo de passageiros por danos pessoais é regulada pelo Regulamento n.º 02/2003/CM/ UEMOA, de 20 de março, cujo pressuposto de aplicação gira em torno da titularidade de uma licença válida emitida por um Estado- Membro da UEMOA. Nos termos desse Regulamento, o transportador aéreo responde independentemente de culpa pelos danos produzidos até 100.000 DSE (aproximadamente 80.000.000 Fcfa). Ultrapassado esse valor, o transportador responde por culpa presumida, configurando deste modo o chamado a responsabilidade a dois níveis (*two-tier liability system*). No fundo este regime traduz uma extensão do regime da Convenção de Montreal de 1999, relativo a danos pessoais. Ademais, no que tange aos danos ocasionados por atrasos consideráveis, cancelamentos de voo e recusa de embarque, a responsabilidade do transportador aéreo é regulada pelo Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de março.

Tratando-se do transporte aéreo internacional de passageiros, a responsabilidade do transportador por danos pessoais e aos ocasionados pelo atraso, perda e destruição de bagagens é regulada pela Convenção de Varsóvia de 1929, sendo de assinalar que esta convenção assenta num sistema de responsabilidade com culpa presumida.

PALAVRA - CHAVE: Contrato de transporte aéreo – responsabilidade do transportador aéreo- passageiro.

RÉSUMÉ

Dans cette étude, nous examinons le problème de la responsabilité civile dans le transport aérien de passagers à la lumière du droit guinéen.

Dans le cadre du transport aérien domestique de passagers, la responsabilité du transporteur aérien pour les dommages corporels et matériels causés par la perte et la destruction de bagages est régie par le CV de 1929 ainsi que par la loi n ° 8/2018 du 30 avril, qui s'applique chaque fois que le transport aérien intérieur est opéré par un transporteur non communautaire ou dans les cas où les exigences relatives à l'application d'un régime communautaire ou international ne sont pas remplies.

Toutefois, si le transport aérien est considéré comme communautaire, la responsabilité du transporteur aérien pour dommages corporels est régie par le règlement n ° 02/2003 / CM / UEMOA du 20 mars, dont la prise en charge s'articule autour de la propriété de une licence valide délivrée par un État membre de l'UEMOA. Aux termes de ce règlement, le transporteur aérien est responsable, quelle que soit la faute, des dommages causés jusqu'à 100 000 DTS (environ 80 000 000 Fcfa). Une fois cette valeur dépassée, le transporteur est responsable de la culpabilité présumée, configurant ainsi le système de responsabilité dit à deux niveaux. Fondamentalement, ce régime reflète une extension du régime de la Convention de Montréal de 1999 concernant les dommages corporels. En ce qui concerne les dommages causés par des retards considérables, des annulations de vols et des refus d'embarquement, la responsabilité du transporteur aérien est régie par le règlement n ° 03/2003 / CM / UEMOA du 20 mars.

Dans le cas du transport aérien international de passagers, la responsabilité du transporteur pour les blessures et dommages causés par le retard, la perte et la destruction de bagages est régie par la Convention de Varsovie de 1929, et il convient de noter que cette convention est basée sur un système de responsabilité présumé.

MOT-CLÉ: Contrat de transport aérien - responsabilité du transporteur aérien - passager.

I. INTRODUÇÃO

1. Apresentação do tema e a delimitação do seu âmbito

Como é sabido, o transporte assenta “na ideia de movimentação de pessoas e bens”¹. Assim sendo, ele constitui um instrumento essencial à “realização de liberdades fundamentais”², pois esta atividade permite a ligação entre a produção e o comércio, fomentando igualmente a circulação de pessoas e, desse modo, permite o desenvolvimento da indústria turística, a par da satisfação de necessidades do próprio passageiro.

Por isso, é comum a afirmação de que o transporte constitui um dos *motores da globalização*³, sendo impensável no contexto atual a realização humana sem o recurso a meios de transporte. Em função desta realidade, assinala-se igualmente a característica de *serviço público*⁴ inerente ao transporte de passageiros.

Em qualquer caso, apesar do contributo do sector dos transportes na dinâmica socioeconómica do mundo contemporâneo, a verdade é que se registou e ainda se regista um aumento de risco de danos provocados quer às pessoas, quer aos seus bens,

¹ Cfr. **WANDA D’ALESSIO**, *Diritto dei trasporti*, (2003) , 161, citado por **ANTÔNIO MENEZES CORDEIRO**, *Introdução ao Direito dos Transportes*, in I jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 6 e 7 de março de 2008, o Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias, Coordenado por Januário da Costa Gomes, Almedina, 2008, pág. 7 a 39 (pág. 7);

² Cfr. **SUZANA TAVARES DA SILVA**, *Notas sobre a regulação dos transportes: um apontamento crítico ao plano estratégico de transportes*, in *Novos Caminhos Para o Direito dos Transportes*, Almedina, 2013, pág. 10 a 41, (pág. 11).

³ Cfr. **SUZANA TAVARES DA SILVA**, *Notas sobre a regulação dos transportes: um apontamento crítico ao plano estratégico de transportes*, *ob. cit.*, pág. 10 a 41, (pág. 11).

⁴ Para **SUZANA TAVARES DA SILVA**, *Notas sobre a regulação dos transportes: um apontamento crítico ao plano estratégico de transportes*, *ob. cit.*, pág. 10 a 41, (pág. 11) “o serviço de transporte de passageiros integra actualmente, em grande medida, o leque dos serviços de interesse económico geral, ou seja, os serviços que pela sua relevância no funcionamento normal da economia e na vida quotidiana dos utentes devem respeitar certas condições essenciais: continuidade, qualidade, segurança do abastecimento, igualdade de acesso, preço razoável, e aceitabilidade social, cultural e ambiental”. No mesmo contexto, define o transporte “como acto de deslocação de um lugar e outro de pessoas e mercadorias, podendo ser promovido pelo próprio ou por outrem mediante a celebração de um contrato de transporte”.

em consequência de acidentes de aviação, pois esta, apesar dos indesmentíveis progressos técnicos, tem uma perigosidade iminente.

Com efeito, assinala-se, por exemplo, o caso dos danos pessoais (*morte e lesão corporal*) e dos danos relativos à destruição de bagagens provocados por acidentes no âmbito do transporte aéreo. A estes casos acrescem ainda situações específicas, como é o caso dos danos ocasionados por atrasos, cancelamentos de voos e recusas de embarque.

Todavia, é importante frisar que no território bissau-guineense têm ocorrido poucos acidentes aéreos. Esta baixa incidência será, provavelmente, resultante da pouca intensidade de tráfego aéreo, mormemnte quando comparado com outros Estados-Membros da CEDEAO. Porém, conforme salienta Jesus de Paz Martin⁵, o surgimento da actividade de navegação aérea comercial não só trouxe novas relações contratuais e novos riscos, mas também permitiu o incremento dos mesmos para a sociedade em geral, sendo certo que, recentemente, têm ocorrido acidentes de grande magnitude. Com efeito, veja-se, por exemplo, a queda do avião da ETHIOPIAN Airlines a 10 de março que causou 157 vítimas mortais. Este acidente sucedeu a um outro ocorrido com a Companhia Aérea LION Air, na Indonésia, que causou a morte de 189 pessoas, circunstância que demonstra o relevo da temática objecto do presente estudo.

Deste modo, facilmente se infere que os danos resultantes de acidentes aéreos colocam problemas jurídicos vários e de grande complexidade, dos quais se destaca a responsabilidade do transportador aéreo, sendo esta a matéria central do presente estudo.

Neste contexto, a responsabilidade surge como mecanismo destinado a assegurar o ressarcimento de danos sofridos pelos passageiros no âmbito desta actividade humana, sendo de destacar tal facto no domínio do transporte aéreo. Neste particular, conquanto

⁵ Cfr. **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, De Varsóvia (1929) a Montreal (1999), Universidad de Castilla-La Mancha, Aeropuerto “Don Quijote”, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A, Madrid, Barcelona, 2006, pág. 40, segundo o qual “el nacimiento de la navegación aérea comercial no creó simplemente “nuevos riesgos” para “nuevas relaciones contractuales”, sino que también supuso la creación de nuevos riesgos para la sociedad em general”.

não se negue o berço contratual desta responsabilidade, verifica-se uma oscilação entre a adoção do sistema de responsabilidade assente em culpa presumida e do sistema de responsabilidade assente na responsabilidade objectiva do transportador.

Tendo presente este pano de fundo, pretendemos analisar a responsabilidade civil do transportador aéreo de passageiros à luz do Direito Guineense. Mais concretamente, o estudo incidirá sobre a responsabilidade civil do transportador aéreo no âmbito da execução do contrato de transporte aéreo de passageiros.

De modo geral, centraremos a nossa análise no transporte aéreo interno de passageiros, sem descurar questões atinentes ao transporte internacional, tendo em conta o fluxo de voos diários, cujo ponto de partida e de chegada estão situados em Estados diversos, abordando as questões inerentes à responsabilidade civil do transportador no âmbito da celebração e a execução do contrato de transporte aéreo internacional de passageiro.

Atento o facto de a nossa análise incidir primordialmente sobre a responsabilidade do transportador emergente de acidentes aéreos, dos quais resultem danos pessoais aos passageiros e suas bagagens, não será objecto do nosso estudo a responsabilidade do transportador por danos provocados a terceiros à superfície, em virtude de esta temática dizer respeito à responsabilidade extracontratual do transportador.

Tendo em consideração o facto de o nosso estudo estar centrado nos diplomas vigentes na Guiné-Bissau, teremos no horizonte a análise de diplomas de Direito interno, de instrumentos de Direito comunitário e de direito material uniforme internacional. Esta multiplicidade de fontes é devida ao facto de, na Guiné-Bissau, para além do direito material uniforme, o Estado bissau-guineense estar vinculado a diplomas emanados das organizações regionais de que é membro. Fruto desta multiplicidade de fontes, será necessário procurar a respectiva articulação, a qual nem sempre é fácil, pois os diplomas comunitários, influenciados por convenções de direito material uniforme de que a Guiné-Bissau não é parte, colocam a nu aporias no sistema legislativo.

2. Quadro normativo do contrato de transporte aéreo

I. De modo a analisar o quadro normativo do contrato de transporte aéreo, ainda que sucintamente, importa distinguir entre as fontes de ordem interna e as fontes de ordem externa ou internacional, avultando, neste particular, as fontes comunitárias emanadas da UEMOA⁶.

Na ordem interna o contrato de transporte aéreo é regulado pela Lei n.º 8/2018, de 30 de Abril⁷ e também pela CV de 1929⁸, que vigora na ordem jurídica guineense por força do artigo 195.º/1, *in fine*, do CAGB, conforme veremos *infra*. No entanto, é importante salientar que, por força do regime comunitário, o regime acima referido encontra-se relegado para segundo plano, tendo neste momento carácter meramente residual⁹.

Esta residualidade é exponenciada pelo facto de os regulamentos comunitários regularem o contrato de transporte aéreo realizado no território da Guiné-Bissau, afastando deste modo o quadro normativo interno, o qual será apenas aplicável aos casos em que o transporte aéreo interno for operado por transportador não comunitário ou ainda nos casos em que não seja aplicável o regime comunitário ou da Convenção.

II. Entretanto, no âmbito comunitário, a responsabilidade civil do transportador aéreo em caso de acidente é regulada pelo Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, de 20 de março, o qual visa uniformizar o referido regime no âmbito da UEMOA¹⁰, garantindo

⁶ Trata-se da União Económica e Monetária do Oeste Africano, sendo uma organização de integração regional criada em 1994, que integra atualmente oito Estados – Membros, a saber: Burkina Faso, Costa do Marfim, Guiné-Bissau, Niger, Mali, Senegal, Togo, Benin. (www.uemoa.int). Tendo, em 27 de Junho de 2002, através da Decisão n.º 8/2002 do Conselho de Ministros, adoptado o Programa Comum de Transporte Aéreo dos Estados Membros da UEMOA.

⁷ O referido diploma revogou o DL n.º 4-A/85, de 16 de outubro, que aprovou o Código Aéreo da Guiné-Bissau, que vigorava desde 1985. Importa referir que nos termos deste diploma a matéria relativo à responsabilidade do transportador aéreo no transporte doméstico era regulado nos seus artigos 127.º e ss.

⁸ Cfr. o artigo 195.º/1, *in fine* do CAGB.

⁹ Com efeito, determina o artigo 43.º do Tratado da UEMOA que “les réglement ont une portée générale. Ils sont obligatoires dans tous leurs éléments et sont directement applicables dans tout Etat membre”. Ainda no mesmo sentido Cfr. **LOUIS CARTOU**, *Droit Aérien*, *ob. cit.*, pág.º 333.

¹⁰ Nos termos do artigo 1.º número 1, alínea i) do Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, de 20 de março, considera-se o Transportador Aéreo da União todo o transportador aéreo titular de uma licença válida

deste modo uma justa indemnização aos utilizadores do transporte aéreo, conforme os ditames do princípio de reparação de danos¹¹. Em síntese, importa referir que, o referido Regulamento consagra o sistema binário de responsabilidade (*two-tier-sistem*), segundo o qual o transportador responde, até ao montante de 100.000 DSE (aproximadamente de 80.000.000 Fcfa), independentemente de culpa. E, por danos de valor superior ao referido montante, ele responde com a culpa presumida¹². Ainda, nos termos do Regulamento em causa nota-se a consagração de obrigatoriedade de seguro até o limite da responsabilidade de 100.000 DSE e limites superiores até um nível razoável¹³. Também, nota-se a consagração no mesmo Regulamento do regime de adiantamento por conta de indemnização, que não deverá inferior à 15.000 DSE¹⁴ (aproximadamente 12.000.000 Fcfa).

Afigura-se curial ter presente que este diploma teve como fonte o Regulamento (CE) N.º 2027/1997, o qual visa a unificação de um regime de responsabilidade por danos pessoais causados a passageiros no transporte efectuado por transportadoras comunitárias (União Europeia), sendo posteriormente alterado pelo Regulamento n.º 899/2002, que procura conformar o seu regime com o da Convenção de Montreal. Ora, a Guiné-Bissau não aderiu à Convenção de Montreal, mas, por força deste Regulamento da UEMOA, vigoram as soluções plasmadas na Convenção de Montreal, a qual, como é sabido, corresponde a uma *atualização* de muitas das soluções vertidas na Convenção de Varsóvia e nas várias tentativas de a modernizar, como é o caso do Protocolo de Guadalajara, o qual nunca entrou em vigor.

III. Porém, no que concerne à ordem internacional, o contrato de transporte aéreo internacional de passageiros é regulado, com vocação unificadora e universal, pela

emitida por um dos Estados-Membros da UEMOA, conforme as disposições do Regulamento Comunitário relativo ao licenciamento do transportador aéreo.

¹¹ É importante referir que a adopção do regulamento em causa acabou por retirar o efeito útil ao artigo 217.º do Regulamento n.º 08/2013/CM/UEMOA, que estabelece que “o contrato de transporte aéreo de passageiros é regulado pela Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, conhecida por Convenção de Varsóvia e também à Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal em 28 de maio de 1999, também conhecida vulgarmente por Convenção de Montreal e igualmente pelas convenções e protocolos que as modificaram”.

¹² Cfr. o artigo 3.º /1, alínea a) do referido Regulamento.

¹³ Cfr. o artigo 3.º/1, alínea b) do mesmo Regulamento.

¹⁴ Cfr. o artigo 5.º do Regulamento.

Convenção da Varsóvia de 1929¹⁵ e sucessivas modificações, a qual se designa por “*Sistema de Varsóvia*” e também pela Convenção de Montreal de 1999¹⁶, sendo esta o instrumento mais recente, surgindo como diploma destinado a suceder à Convenção de Varsóvia de 1929. Existem, pois, no âmbito normativo internacional dois instrumentos de Direito material uniforme¹⁷. Todavia, na Guiné-Bissau vigora apenas a CV de 1929, pese embora, como referido anteriormente, a Convenção de Montreal de 1999 releve por força das normas comunitárias que regem o transporte aéreo, pelo que a nossa abordagem incidirá primordialmente na Convenção de Varsóvia de 1929 e seus instrumentos conexos.

Não obstante o facto de a Convenção de Montreal de 1999 não vincular formalmente a Guiné-Bissau, mas constituir um regime de responsabilidade civil do transportador aéreo internacional mais actual e também dada a sua relevância no âmbito comunitário, não deixaremos de fazer, sempre reputarmos adequado algumas referências à disciplina vertida neste diploma, mormente porque algumas delas são inspiradoras das soluções plasmadas no Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, de 20 de março.

Em face deste brevíssimo bosquejo, podemos afirmar que o quadro normativo *supra* enunciado não configura um regime unitário, pois representa várias realidades

¹⁵ Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia a 12 de outubro de 1929 (Convenção de Varsóvia), vigente na ordem jurídica internacional desde 13.02.1933, foi sucessivamente modificada pelo Protocolo de Haia de 1955 (Protocolo de Haia), pela Convenção Suplementar de Guadalajara de 1961 (Convenção de Guadalajara), pelo Protocolo de Guatemala de 1971 (Protocolo de Guatemala) e pelos Protocolos Adicionais n.ºs 1 a 4, de Montreal de 1975 (Protocolos Adicionais de Montreal). De referir ainda que esta Convenção e seus instrumentos modificativos designam-se por “Sistema de Varsóvia”.

¹⁶ Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal a 28 de maio de 1999, vigente na ordem internacional desde 04 de novembro de 2001.

¹⁷ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Em tema de direitos dos passageiros no contrato de transporte aéreo*, in estudos de Direito Aéreo, Coimbra Editora, 2012, Coordenado por **DÁRIO MOURA VICENTE**, pág. 298 a 318 (pág. 301). Segundo o referido autor “A CV teve por base o desejo de criar um corpo jurídico de regras, de alcance transfronteiriço, apto a disciplinar o contrato de transporte internacional, tendo a regulação deste contrato procurado visar obviar os problemas conexos à heterogeneidade legislativa internacional e aos conflitos de leis resultantes da aplicação desses diferentes complexos normativos nacionais. Já a CM tem surgido como tentativa de resposta à fragmentação do complexo normativo criado em volta da CV, a par da própria disparidade de critérios jurídico-interpretativos existente entre espaço jurídico continental e o espaço jurídico anglo-saxónico, bem como da ausência de uniformidade relativamente à conversão do franco Poincaré”. Para mais desenvolvimento sobre a evolução do Sistema de Varsóvia cfr. entre outros, **MARIA DA GRAÇA TRIGO**, *Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo: A Convenção de Montreal de 1999 – Constitui um Marco Histórico*, in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Inocêncio Galvão Telles, Vol. IV, Almedina, 2003, pág. 817 a 832, (pág. 819 ss);

normativas distintas, apesar de complementares. Assim sendo, é legítimo afirmar que o quadro normativo do contrato de transporte aéreo na ordem jurídica guineense constitui *um autêntico mosaico normativo de normas de Direito privado*¹⁸, pois concorrem entre si normas de ordem interna, comunitária e internacional.

3. Sequência do estudo

Conforme referimos previamente, o presente estudo incide sobre a responsabilidade civil do transportador aéreo no âmbito da execução do contrato de transporte aéreo de passageiros, no caso de incumprimento (*lato sensu*) do contrato¹⁹.

Assim, este estudo será composto por seis pontos, a saber: uma introdução, um breve excursus histórico da responsabilidade do transportador, o contrato de transporte aéreo de passageiro, a determinação do Direito aplicável, a responsabilidade civil do transportador aéreo de passageiro, a que se seguem as principais conclusões.

Na introdução, efectuaremos uma breve descrição do tema em apreço e da delimitação do respectivo âmbito, aproveitando tal ensejo para fazer uma breve exposição do quadro normativo do contrato de transporte aéreo. Terminada essa síntese introdutória, passaremos para o segundo ponto, no qual efectuaremos um brevíssimo bosquejo histórico acerca da responsabilidade civil do transportador.

De seguida, trataremos da matéria relativa ao contrato de transporte aéreo de passageiros, sendo certo que analisaremos as seguintes matérias: noção do contrato de transporte aéreo; classificação de contrato de transporte; elementos do contrato de transporte aéreo de passageiros; caracterização do contrato de transporte aéreo, títulos de transporte, e, por fim, da celebração e execução do contrato de transporte aéreo de passageiros.

¹⁸ Utilizando a expressão do **PAZ MARTIN**, *La Responsabilidad en el transporte aéreo internacional. ob. cit.*, pág.^a 122.^o.

¹⁹ Como é sabido, o incumprimento definitivo engloba as situações de mora, as situações de incumprimento definitivo, bem como as situações de cumprimento defeituoso.

Posto isso, passaremos a abordagem do ponto relativo à determinação do direito aplicável ao contrato de transporte aéreo de passageiros, no qual serão analisados os elementos de conexão que determinam o âmbito da competência da lei aplicável.

Estaremos, então, aptos a debruçar-nos sobre a problemática da responsabilidade civil no âmbito da execução do contrato de transporte aéreo de passageiros, sendo certo que teremos maior enfoque nos acidentes aéreos e danos deles emergentes, particularmente danos pessoais (ofensas corporais ou morte do passageiro) e danos a sua bagagem, sem, contudo descurar – ainda que de modo sintético – da problemática de danos resultantes do incumprimento definitivo do contrato de transporte, designadamente, a recusa de embarque, cancelamento e atrasos consideráveis de voos.

Por fim, enunciaremos as nossas conclusões, tendo em consideração ao resultado do nosso estudo.

II. BREVE EXCURSO HISTÓRICO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

1. A matriz romana

Partindo da análise do Direito Romano Justinianeu (*Corpus Iurus Civilis*²⁰), que influência bastante os direitos da família romano-germânica²¹, verificou-se claramente a consagração do princípio da responsabilidade civil do transportador marítimo (*nauta*) pelos danos causados à mercadoria²², embora não fosse encarada como responsabilidade

²⁰ Segundo **REMOND – GOUILLOU**, *Droit Maritime*, Paris: Pedone, 1993, pág. 292, “(...) o contrato de transporte marítimo apenas surgiu com a revolução da máquina a vapor”. E, ainda sobre a evolução histórica do direito dos transportes, cfr. **NUNO MANUEL CASTELLO – BRANCO BASTOS**, *Direito dos Transportes*, Almedina, 2004, pág. 19 ss;

²¹ Cfr. **A. SANTOS JUSTO**, *Contrato de Transporte Marítimo (Direito Romano)*, in Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais, in Homenagem aos Profs. Doutores A. Ferrer Correia, Orlando de Carvalho e Vasco lobo Xavier, Volume II, Coimbra Editora, 2007, pág. 11 a 41, (pág. 11).

²² Neste sentido, assinala **A. SANTOS JUSTO**, *Contrato de Transporte Marítimo (Direito Romano)*, *ob. cit.*, pág. 14, que “a evolução jurídica do contrato de transporte marítimo terá passado por três fases, separadas pelo edictum de recepto e pela exceptio dita labeoniana”. Com efeito, se esta afastou a responsabilidade do nauta nos danos causados nas mercadorias transportadas por naufrágio ou ataque de piratas, **é porque anteriormente aquela responsabilidade era absoluta (negrito e sublinhado nosso)**. E sê-lo-á por efeito do *edictum* do pretor que prometia dar a *actio de recepto* contra os *nautae* que *salvum*

absoluta, pois, a título excecional, admitia-se a respectiva exclusão nos casos de força maior.

No entanto, no período anterior à época justinianeia apontava-se, relativamente ao contrato de transporte marítimo de mercadorias, três fases separadas pelo *edictum de recepto* e pela *exceptio* dita *labeoniana*.

Na fase anterior ao *edictum de recepto*, a responsabilidade do transportador estava estribada na *custodia* e, na fase posterior à *exceptio*, verificava-se a consagração do afastamento da respectiva responsabilidade pelos danos ou perdas de mercadorias causados por naufrágio ou actos de pirataria, (exoneração de responsabilidade do transportador), o que conduz à ideia de que na fase anterior ao *recepto* a responsabilidade do transportador era absoluta²³.

Relativamente ao contrato de transporte marítimo, importa igualmente salientar que a locação (*locatio-conductio*) podia incidir sobre a mercadoria a transportar e também sobre a totalidade ou parte do próprio navio, que o armador do navio correspondia, sendo certo ao *condutor*,

Quando o transportador (“*nauta*”) assumia a obrigação de transportar a mercadoria, impendia sobre ele o dever de *custodia*, o qual configurava uma espécie de um pacto explícito (*pactum de receptum*) por ele assumido perante o seu cliente, sendo certo que apenas respondia através de *receptum* quando assumisse a obrigação do transporte por um *pactum*.

No entanto, esse “*pactum*”²⁴ tendia progressivamente a ser encarado como uma declaração expressa das partes no contrato celebrado, o qual passava a integrar o contrato em causa, figurando como seu elemento natural²⁵.

fore receperint, nisi restituent. Ora, se *nauta* só respondia absolutamente quando, através de *receptum*, tivesse assumido essa obrigação, é porque sem esse *pactum*, a sua responsabilidade era limitada.

²³ Cfr. A. SANTOS JUSTO, *Contrato de Transporte Marítimo (Direito Romano)*, ob. cit., pág. 11 a 41, (pág 11).

²⁴ Segundo M. GARCIA GARRIDO, *Diccionario de romana*, Madrid, 1990, citado por A. SANTOS JUSTO, ob. cit., pág. 30 “*Pactum*” é definido como um “ pacto pretório o asunción especial de

Importa referir que o dever de *custodia* assumido pelo *nauta*, *correspondia* à obrigação de devolver os bens transportados que lhe tivessem sido entregues no âmbito do contrato²⁶. Caso não restituísse as mercadorias no destino conforme as tenha recebido, seria afirmada a respectiva responsabilidade. (*locatio-conductio ad onus vehendum*).

Cabe referir que o transportador (*nauta*) podia ser demandado com o fundamento na *culpa in eligendo*, caso ocorressem três situações: i) *a actio oneris aversi*, ii) *a actio furti adversus nautas* e iii) *a actio damni adversus nautas*²⁷.

Ora, relativamente ao transporte de passageiros (*vectores*), é de referir que, por contrato de transporte, designado *locatio conductio ad vectores venhentos*, os passageiros podiam ser transportados em barcos especialmente afectos ao transporte de pessoas ou excepcionalmente em barcos destinados ao transporte de mercadorias e como contrapartida pelo serviço prestado os *vectores* estavam obrigados ao pagamento do respetivo frete, designados por *merces*, *vectura*, cujo montante era relativamente *baixo*²⁸.

Este contrato configurava, ora, *locatio rei*, ora, *locatio operis*. Tratando-se de *locatio rei*, o transportador locava o navio ou os respetivos lugares aos passageiros (*vectores*), figurando como *conductor* destes, sendo responsável pelo dano causados aos *vectores* e as respectivas bagagens²⁹, ao passo que no *locatio operis*, o transportador locava os seus serviços de transportes aos *vectores*³⁰, e em caso de dano respondia no âmbito do contrato de transporte³¹.

responsabilidade por custodia de los bienes y mercancías confiados a los armadores o responsables de barcos que no responden de a vis maior, o fuerza mayor, pero si de todos los daños que se deriven de hechos propios o de sus dependientes”;

²⁵ Cfr. HUGO RAMOS ALVES, *Da limitação da responsabilidade do transportador na convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, 2008, pág. 224-25;

²⁶ *Idem*, ob. cit., pág. 25;

²⁷ Neste sentido conclui A. SANTOS JUSTO, ob. cit., pág. 26, afirmando que “a ampla responsabilidade objectiva por custódia vai sendo paulatinamente substituída pela responsabilidade subjectiva: a culpa, ainda que in eligendo, vai-se impondo.”

²⁸ Cfr. A. SANTOS JUSTO, ob. cit., pág. 27.

²⁹ Para A. SANTOS JUSTO, ob. cit. “o contrato de transporte de bagagens, que normalmente acompanha o passageiro configurava um verdadeiro contrato de depósito (*depositum*)”.

³⁰ Cfr. A. SANTOS JUSTO, ob. cit., pág. 29.

³¹ Cfr. SANTOS JUSTO, ob. cit., pág. 29;

Finalmente, podemos afirmar que o princípio da responsabilidade do transportador já vinha consagrado no Direito romano, sendo certo que o transportador era responsável pela *custodia* (transporte de mercadorias), mas também pelos danos causados aos passageiros e sua bagagem (transporte de passageiros), podendo excepcionalmente afastar essa responsabilidade em caso de pirataria ou naufrágio (*exceptio labeonina*) ou mediante um *pactum*.

2. O sistema do Código Comercial de 1833

Segundo Hugo Ramos Alves³², “no tocante ao contrato de transporte, o CCom de 1833 não apresentava uma regulação desenvolvida do contrato de transporte”, sendo de assinalar o facto de a codificação comercial estar centrada no transporte de mercadorias.

Assim, nos termos do seu artigo 170.º “*O empresario d’um estabelecimento, que se encarrega do transporte de mercadorias por terra, canaes ou rios, chama se expedicionário ou comissario de transportes. Quando elle mesmo preside á recovagem, chama se recoveiro; e são os empregados seus os barqueiros, carreteiros e almocreves, que o representam*”.

Outrossim, o artigo 171.º determinava “*Como o recoveiro pode ser elle mesmo, ou representar o commissario expedicionário, e póde acompanhar como almocreve a recovagem, a legislação acerca dos recoveiros compreende o que esta á testa da administração, e os mesmos almocreves e barqueiros*”.

3. O sistema do Código Comercial de 1888

³² Cfr. HUGO RAMOS ALVES, *Direito Aéreo –Uma introdução*, AAFDL, 2019, pág. 408e ss.

No Código Comercial de 1888 o regime do contrato do transporte está regulado nos artigos 366.º a 393.º. Decorre do seu artigo 366.º que o contrato de transporte por terra, canais ou rios é considerado de natureza comercial ou mercantil quando os condutores tiverem constituído empresa ou companhia regular permanente.

À imagem do Código de 1833, avulta o transporte de mercadorias, pese embora o transporte de passageiros não fosse ignoto. Cabe ainda ter presente o facto de ambos os Códigos não se reportarem expressamente ao transporte aéreo. No caso específico do Código de Veiga Beirão, apenas se refere o transporte por terra, canais ou rios.

Esta omissão explica-se pelo facto de a indústria aeronáutica surgir em momento posterior à entrada em vigor do Código Comercial³³. Contudo, a doutrina tem sustentado que por via da interpretação analógica pode-se chegar à conclusão que este modo de transporte também está abrangido pelo referido Código, fosse pela combinação das normas disciplinadores do contrato de transporte com os princípios reitores do Direito dos Contratos, fosse pela via da aplicação analógica da disciplina do contrato de transporte plasmada no Código Comercial³⁴.

Com efeito, importa assinalar que o regime de responsabilidade do transportador está consagrado nos seus artigos 376.º a 386.º, sendo certo que o transportador é obrigado a entregar ao expedidor, a pedido deste, uma guia de transporte, datada e por ele assinada.

Decorre o seu artigo 377.º que *“o transportador responderá pelos seus empregados, pelas mais pessoas que ocupar no transporte dos objetos e pelos transportadores subsequentes a quem for encarregando do transporte”*.

Outrossim, dispõe o seu artigo 383.º que *“o transportador, desde que receber até que entregar os objectos, responderá pela perda ou deterioração, que venham a sofrer”*.

³³ Pois, conforme assinala **HUGO RAMOS ALVES**, *ob. cit.*, pág. 414, “o transporte aéreo propriamente dito – praticamente inexistente aquando da feitura do CCom”.

³⁴ Neste sentido, cfr. **LUIZ DA CUNHA GONÇALVES**, in *Comentário ao Código Comercial Português*, Vol. II, Editora José Bastos, 1916, Lisboa, pág.^a 397 e **FERRER CORREIA**, *Em lições de Direito Comercial*, vol. III, ed. de 1975, pág. 79. No mesmo sentido, **ADRIANO ANTHERO**, *Comentário ao código commercial portuguez*, Vol. II, cit., pág. 79, citado por **HUGO RAMOS ALVES**, *ob. cit.*, pág. 414, admitia a aplicação das disposições do CCom ao transporte em geral.

Contudo, o transportador não será responsável quando provar que o dano provém de caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou de destinatário.

Numa nota final quanto a este ponto, dir-se-á que no contrato de transporte de mercadorias destaca-se como personagens principais o expedidor, transportador e o destinatário, o que configura uma estrutura triangular, Sendo certo que, esta estrutura tendencialmente triangular não ocorre praticamente no transporte de passageiros, o qual avultam como personagens o transportador e o passageiro.

4. O Direito Material Uniforme: o Sistema de Varsóvia 1929 e a Convenção de Montreal 1999.

Entre finais do Séc. XIX e princípio do Séc. XX deu-se início, em virtude do progresso tecnológico ocorrido na indústria aeronáutica, à exploração comercial da navegação aérea³⁵.

Esta exploração ocorreu num contexto de extrema complexidade, no qual se desenvolviam as actividades do transporte aéreo, sendo certo que essa realidade colocou problemas específicos, dos quais se destacavam a regulação da responsabilidade do transportador aéreo.

Nesse contexto, era determinante o estabelecimento de um quadro jurídico próprio e específico susceptível de disciplinar diferentes interesses derivados dessa actividade, porquanto não se julgava adequado à extensão dos princípios norteadores do contrato de transporte, designadamente o transporte marítimo, razão pela qual se optou pela criação de um quadro normativo específico destinado a regular o referido sector de actividade.

Contudo, não será despiciendo sublinhar a influência do princípio da responsabilidade civil do transportador, influenciado pelas soluções maritimizadas, sendo lícito afirmar que aquele teve cunho constitutivo nesta modalidade de transporte.

³⁵ Cfr. **JESÚS DE PAZ MARTÍN**, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág. 23 ss;

Assim, interessados em dar respostas aos problemas derivados do advento da navegação, os Estados concentraram os respectivos esforços no sentido de adotarem determinadas regras de Direito uniforme que regulassem o transporte aéreo.

Foi nesse contexto que, por convocação do CITEJA se realizou, em Varsóvia, entre os dias 4 a 12 de outubro de 1929 a II Conferência Internacional do Direito Aéreo Privado, da qual se elaborou a Convenção de Varsóvia, designada por Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, sendo considerada como uma *verdadeira Carta Magna no transporte aéreo internacional*³⁶.

A Convenção de Varsóvia de 1929 surge como uma solução de compromisso entre diferentes interesses contrapostos: por um lado, verificou-se a consagração do princípio da responsabilidade dos transportadores aéreos pelos danos causados a pessoas e bens em acidentes de aviação e, por outro, limita-se o valor máximo dos danos indemnizáveis, tornando-se desse modo mais previsíveis as responsabilidades em que aquelas entidades podem incorrer no exercício da sua actividade empresarial³⁷. Estava, assim, consagrado pela primeira vez o regime jurídico de responsabilidade civil dos transportadores aéreos por danos causados no transporte aéreo de passageiros, bagagens e mercadorias³⁸.

A Convenção em apreço é composta por 41 artigos, dispostos em 5 capítulos. Importa-nos apenas destacar aqui dois capítulos: O referente aos títulos de transporte (Capítulo II – artigos 3.º a 16.º) e ao concernente a responsabilidade do transportador (Capítulo III – 17.º a 30.º).

³⁶ Para maiores desenvolvimentos sobre a génese e a evolução do Sistema de Varsóvia, cfr. **JESUS DE PAZ MARTIN**, *La Responsabilidad en el transporte aéreo internacional, de Varsóvia (1929) a Montreal (1999)*, ob.cit., 2006, pág. 71 ss; Também, no mesmo cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 385. a 544, (pág. 390);

³⁷ Cfr. **DÁRIO MOURA VICENTE**, *A Convenção de Montreal sobre o transporte Aéreo Internacional*, in Estudos em Homenagem ao Professor **DOCTOR JOAGUIM MOREIRA DA SILVA CUNHA**, Coimbra Editora, 2005, pág. 197 a 224 (pág. 199).. No mesmo sentido Cfr. **MICHEL G. FOLLIOT**, *De Varsovie (1929) à Montréal (2004): Le nouveau regime de la responsabilité aérienne*, LPA 2005, n.º148, pág. 21, citado por **SAMIRA BENBOUBKER**, *Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager*, thèse, Université Paris Descartes, 2014, pág. 67.

³⁸ Cfr. **JOSÉ DUARTE ANDRÉ**, *Textos de Direito Aéreo, Voar é seguro? A responsabilidade Civil das Transportadoras Aéreas no Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, A protecção jurídica do passageiro Aéreo, O transporte Aéreo e o Impacto Ambiental*, Dislivro, 2003, pág. 31 a 145, (pág. 35)

Saliente-se que, dos capítulos que compõem a referida Convenção, o capítulo III - (responsabilidade do transportador) será objecto principal do nosso estudo.

Entretanto, por *necessidade de rever e complementar* a Convenção em causa, procedeu-se a celebração de vários instrumentos internacionais, a saber: o Protocolo da Haia de 1955, a Convenção de Guadalajara de 1961, Acordo de Montreal de 1966, o Protocolo da Cidade da Guatemala de 1971 e os Protocolos adicionais de Montreal de 1975, Acordos IATA (IIA e MIA) de 1996, os quais constituem o chamado “*Sistema de Varsóvia*”³⁹, sendo certo que muitos desses protocolos não estão em vigor na Guiné-Bissau, salvo o Protocolo da Haia de 1955⁴⁰.

Nesse contexto, importa referir que a primeira modificação à CV de 1929 foi adopção do Protocolo de Haia de 28 de setembro de 1955, o qual teve, entre outros objectivos, o aumento de limite indemnizatório da responsabilidade do transportador, a simplificação dos documentos de transporte e à supressão de erro de pilotagem como causa de exclusão de responsabilidade no transporte de bagagens e mercadorias⁴¹.

Entretanto, nem a CV de 1929 e muito menos a alteração operada pelo referido protocolo conseguiram suprir a necessidade no caso em o transporte era operado transportador que não seja parte no contrato, motivo pelo qual surgiu a Convenção de

³⁹ Saliente-se que no âmbito deste estudo não se pretende realizar uma incursão sobre a evolução histórica da referida convenção, mas apenas pôr em evidências aspectos relacionados com a celebração e execução do contrato de transporte aéreo de passageiro e da responsabilidade dele decorrente. Todavia, para maiores desenvolvimentos sobre a evolução do “*Sistema de Varsóvia*” importa cfr, entre outros, **JESÚS DE PAZ MARTÍN**, *Responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág. 71 e ss. **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 386 a 544, (pág. 456 ss); **MARIA DA GRAÇA TRIGO**, *Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo: A Convenção de Montreal de 1999 constitui um marco histórico*, ob. cit., pág. 816 a 832, pág. 819 e **JOSE DUARTE ANDRE**, *A Responsabilidade Civil das Transportadoras Aéreas no transporte de passageiros, bagagens e mercadorias*, ob. cit., pág. 37 ss; **DÁRIO MOURA VICENTE**, *A Convenção de Montreal sobre o transporte Aéreo Internacional*, in Estudos em Homenagem ao Professor **DOUTOR JOAGUIM MOREIRA DA SILVA CUNHA**, ob.cit., pág. 197 a 224 (pág. 198).

⁴⁰ Por força da Lei n.º 1/73, de 24 de Setembro de 1973, que estabelece que “a legislação portuguesa em vigor à data da Proclamação do Estado soberano da Guiné-Bissau mantém a sua vigência em tudo o que não for contrário à soberania nacional, à Constituição da República, às suas leis ordinárias e os princípios e objectivos do Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC)”.

⁴¹ Sobre este ponto, cfr. por exemplo, **JESÚS DE PAZ MARTÍN**, ob., cit., pág. 74, também **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo –Uma introdução*, ob., cit., pág. 472. Ainda, **CALAIM LOURENÇO**, ob. cit., pág. 393 ss.

Guadalajara de 1961, designada pela Convenção Complementar da Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo por quem não seja o Transportador Contratual⁴².

No entanto, importa referir que as alterações provocadas pelo Protocolo de Haia de 1955, não agradaram aos Estados Unidos da América, que consideraram insuficiente o aumento em dobro de limite indemnizatório, motivo pelo qual a *Civil Aeronautical Board* dos Estados Unidos de América celebrou, em 4 Maio de 1966, um acordo com a IATA, denominado Acordo de Montreal de 1966, com o fito das companhias aéreas filiadas na IATA deixaram de poder invocar a causa de exoneração de responsabilidade estabelecida no artigo 20.º da CV de 1929 e também da sujeição de um regime de responsabilidade objectiva, com um limite indemnizatório fixado em USD 75.000⁴³.

Ainda, pelo mesmo motivo (insuficiência do limite indemnizatório fixado pelo Protocolo de Haia de 1955), os Estados Unidos de América ameaçavam denunciar a CV de 1929, o que levou ao surgimento do Protocolo de Guatemala de 1971, que aumentava o limite de indemnização em caso de acidentes pessoais. Todavia, os Estados Unidos de América não o ratificaram⁴⁴.

Entretanto, em 25 de Setembro de 1975, o texto originário da CV de 1929 foi igualmente alterado por quatro Protocolos de Montreal de 1975, sendo certo que os três primeiros eram relativos à conversão de franco Poincaré em Direito de Saque Especial e o quarto era respeitante à alteração do regime de responsabilidade do transportador no transporte internacional de mercadorias, instituindo um regime de responsabilidade objectiva nos casos de destruição, perda ou avaria de mercadorias⁴⁵.

Com efeito, importa ainda salientar a aprovação de um novo acordo no seio da IATA, denominado *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*, com o fito de avitar a fragmentação do regime do transporte aéreo.

⁴² Cfr. CALAIM LOURENÇO, *ob. cit.*, pág. 497.

⁴³ Cfr. HUGO RAMOS ALVES, *ob. cit.*, pág. 473. Ainda, CALAIM LOURENÇO, *ob. cit.*, pág. 397.

⁴⁴ Cfr. HUGO RAMOS ALVES, *ob. cit.*, pág. 472.

⁴⁵ Sobre os Protocolos de Montreal de 1975, cfr. CALAIM LOURENÇO, *ob. cit.*, pág. 399

Entretanto, em 28 de maio de 1999 foi adoptada a Convenção de Montreal, o qual surgiu como instrumento que visava modernizar o sistema de Varsóvia e 1929 e uniformizar um conjunto de soluções relativos ao transporte aereo internacional⁴⁶.

III. O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

1. Considerações gerais

Antes de mais, afigura-se essencial delimitar conceptualmente o contrato de transporte aéreo.

Como é sabido, a actividade de transporte aéreo é de *per se* complexa, pois compreende *sucessões de atos que visam o traslado de pessoas e seus bens* de um aeroporto para outro. Ao transporte de aéreo de passageiros contrapõe-se o transporte de mercadorias, igualmente regulado na Convenção, mas cujo objecto tem características diversas, motivo pelo qual a respectiva regulação é distinta. Dentre essas diferenças destacam-se o regime relativo ao transporte de passageiros, de transporte de bagagens (registadas e não registadas) e de transporte de marcadorias.

Atenta a diversidade do (s) objecto (s) do contrato de transporte, é manifesta a dificuldade de estabelecer uma definição unitária do mesmo,⁴⁷ motivo pelo qual em nenhum instrumento jurídico que regula transporte aéreo se encontra estabelecido conceptualmente o referido contrato⁴⁸. Contudo, analisando diferentes quadros

⁴⁶ Para mais desenvolvimento sobre a Convenção de Montreal, Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *ob.cit.*, pág. 481.

⁴⁷ Com efeito, cfr. **LUÍS TAPIA SALINAS** - *La Regulacion Jurídica del Transporte Aereo*, Instituto “Francisco de Vitoria” Sección de Derecho Aeronáutico, Ministerio del Aire Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1954, pág. 20 e 95 ss.

⁴⁸ Cfr. **BELÉN FERRER TAPIA**, *El Contrato de Transporte Aéreo de Pasajeros: Sujetos, Estatuto y Responsabilidade, Un análisis de la jurisprudência española*, Editorial DYKINSON, S. L. Meléndez Valdés pág. 25;

normativos do direito aéreo é possível avançar com uma definição de contrato de transporte aéreo internacional.

Em regra, o contrato de transporte é definido como contrato pelo qual uma das partes - o transportador - se obriga a deslocar determinadas pessoas ou coisas de um local para outro, mediante a retribuição⁴⁹. Ressalta desta *obrigação de deslocar* como núcleo definidor do contrato de transporte⁵⁰.

1.1. Direitos e deveres emergentes do contrato de transporte aéreo de passageiros

Atendendo ao conteúdo do contrato de transporte aéreo, ao transportador cabe, entre outras, a obrigação de transportar o passageiro e a respectiva bagagem de um local para outro, de forma segura e, também de emitir o correspondente bilhete de passagem.

Porém, impende sobre o passageiro, entre outros, o dever de pagar o preço de transporte, o que constitui a sua obrigação principal, a qual se associa ao dever de se apresentar ao embarque na hora e nas condições acordadas e, também de cumprir as instruções do transportador⁵¹. Neste caso, podemos inferir que do referido contrato *emergem direitos e deveres derivados do princípio de boa fé*⁵². De acordo Menezes

⁴⁹ Cfr. **FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA**, *O Contrato de transporte de Mercadorias – Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de transporte de Mercadorias*, Almedina, 2000, pág. 26. Também no mesmo sentido, vide, **ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO**, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob. cit., pág. 8 a 39, (pág. 24) e, quanto às definições usadas na Jurisprudência (STJ 3-Out-1994 – Torres Paulo; CJ/Supremo II- 1994- 3, 78-81- 80/I e STJ 6-Mar. 1997 (Almeida e Silva); CJ/Supremo V- 1997- 1, 135-138 (137/I), in www.dgsi.pt.

⁵⁰ Cfr. **COSTEIRA DA ROCHA**, *O Contrato de transporte de Mercadorias*, ob. cit., pág. 26. No sentido não muito distante, Cfr. **NUNO MANUEL CASTELLO – BRANCO BASTOS**, *Direito dos Transportes*, ob. cit., pág. 47, que define o contrato de transporte como “aquele mediante o qual uma das partes (o transportador) se compromete/obriga, perante outrem (que poderá ser o passageiro ou carregador/expedidor) a fazer deslocar fisicamente (por si ou recorrendo aos serviços de outrem, por cuja prestação responderá) – transportar – pessoas ou coisas (pessoas com suas bagagens ou volumes de mão, ou mercadorias) de um lugar para outro (o que, evidentemente, incluirá a viagem com retorno) ”.

⁵¹ Para mais desenvolvimento sobre o assunto, cfr. **LUIS TAPIA SALINA**, *Derecho Aeronáutico*, 2ª Edición, Actualizada y ampliada, BOSCH, Casa Editorial, S.A- Comte d’Urgell, 51 bis -08011 BARCELONA, pág. 451 e ss. Também **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, ob.cit., pág. 479 e ss.

⁵² Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, ob. cit., pág 479.

Cordeiro⁵³, não obstante várias tipificações a que os deveres acessórios têm tido objecto, certo é que os mesmos podem ser *tripartidos* em (i) deveres de protecção⁵⁴, (ii) deveres esclarecimentos e (iii) deveres de lealdade”. Assim, os deveres de protecção *teriam por função evitar que os danos nas pessoas*, quiçá nos passageiros, e seus bens, assegurando assim que o mesmo chegue ao destino acordado de forma incólume⁵⁵. Sendo que os deveres de esclarecimento obrigariam as partes *informarem-se mutuamente sobre todos os aspectos atinentes ao vínculo* contratual, enquanto que os deveres de lealdade obrigariam as partes a, *na pendência contratual, absterem-se de comportamentos que possam falsear o objectivo do negócio ou desequilibrar o jogo das prestações por elas consignado*⁵⁶.

Assim, segundo Hugo Ramos Alves⁵⁷, “estes deveres decorrem do princípio de boa fé e têm como fito assegurar a realização da prestação principal, motivo pelo qual não têm autonomia relativamente a esta, sendo exclusivamente dirigidos à realização do interesse no cumprimento”, pelo que, em regra, “não se pode lançar mão de uma acção

⁵³ Cfr. **MENEZES CORDEIRO**, *Da boa fé no direito civil (reimp)*, Coimbra: Livraria Almedina, 2001, pág. 604.

⁵⁴ Para mais desenvolvimentos sobre o dever de protecção do passageiro, cfr. **SILVIO BUSTI**, *Il contratto di trasporto aereo*, in trattato di Diritto Civile e Commerciale, volume XXVI, Giuffrè Editore, 2001, Milão, pág. 154. Também, mesmo sentido cfr. **GUSTAVO ROMANELLI**, *Il trasporto Aereo di Persone*, nazione e disciplina, PADOVA, Cedam – CASA EDITRICE DOTT. ANTONIO MILANI, 1966, pág. 44ss.

⁵⁵ Para maiores desenvolvimentos sobre o assunto, cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo –Uma Introdução*, ob. cit., pág. 479 ss. Também, **NUNO CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág. 430 segundo o qual “a par da obrigação principal de traslado de pessoas e bagagens emergem outras a que a doutrina apelida de acessórias. Surgem assim as obrigações de realizar o transporte com respeito a um determinado prazo contratualmente estipulado e a de efectuar o transporte em condições de segurança, por modo a que se permite ao passageiro alcançar o seu destino sem que sofra quaisquer danos ou prejuízos. Ambas as obrigações são reconduzíveis ao dever geral de segurança e protecção de passageiro que instala o regime convencional”. Também no sentido idêntico afirma **LEOPOLDO TULLIO**, *L’obbligazione di protezione nel trasporto marítimo e aereo*, in Diritto dei trasporti, I.S.DI.T, 2013, pág. 349 a 368, (pág. 349 e 352), “ In tutti gli ordinamenti il contratto di trasporto di cose o persone è caratterizzato dall’obbligazione che assume il vettore di trasferimento della cosa o della persona. Nel contesto del medesimo contratto, oltre all’obbligazione di trasferimento, il vettore può assumere ulteriori obbligazioni ad essa connesse, fra le quali emerge, per la sua rilevanza, quella di vigilare sull’oggetto del trasferimento. L’obbligazione di vigilanza nel trasporto di cose è chiamata custodia e nel trasporto di persone è chiamata protezione. ”. Para mais desenvolvimento sobre a obrigação de protecção do passageiro no transporte, Cfr. **LEOPOLDO TULLIO**, *L’obbligazione di protezione nel trasporto marítimo e aereo*, ob. cit., pág. 349 a 368, (pág. 349 e 352).

⁵⁶ Cfr. **MENEZES CORDEIRO**, *Da boa-fé no direito civil (reimp)*, ob. cit., pág. 606 ss.

⁵⁷ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, ob. cit., pág. 480.⁹

de cumprimento caso estes deveres sejam incumpridos”⁵⁸. E, “ na eventualidade de não serem observados, apenas se poderá recorrer ao dever de indemnizar, à exceção de não cumprimento e à resolução do contrato bilateral sinalagmático”⁵⁹.

1.2. Noção de contrato de transporte aéreo de passageiro.

I. Relativamente a este ponto, importa antes de mais assinalar que nenhum instrumento de direito material uniforme internacional logrou estabelecer o conceito do contrato de transporte aéreo, sendo assim, cumpre chamar à colação a doutrina ou jurisprudência para curar essa tarefa.

Luis Tapia Salinas⁶⁰ define o contrato de transporte aéreo de passageiro como aquele mediante o qual uma empresa de transporte aéreo ou simples transportador em determinadas condições se compromete a transportar de um lugar para outro por via aérea, através de uma aeronave especialmente equipada para esse efeito uma pessoa e sua bagagem, geralmente mediante a remuneração⁶¹.

⁵⁸ Cfr. **MOTA PINTO**, *Cessão de posição contratual*, cit.pp.348-249, **ANTUNES VARELA**, *Das obrigações em geral*, Vol.I, cit, p.127, **MENEZES LEITÃO**, *Direitos das obrigações*, vol.I, 11ª ed., cit., pp. 108-109, ambos citados por **HUGO RAMOS ALVES**, *ob. cit.*, pág. 480.

⁵⁹ Cfr. **RIBEIRO DE FARIA**, *Direito das obrigações*, Vol. I, cit., pp. 228 – 229, citado por **HUGO RAMOS ALVES**, *ob. cit.*, pág. 480.

⁶⁰ Cfr. **LUIS TAPIA SALINAS**, *La Regulacion Jurídica del Transporte Aereo*, *ob.cit.*, pág.^a 277, segundo o qual “o contrato de transporte aereo de personas é definido como aquel mediante el cual una Empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a outro por via aérea y en una aeronave especialmente equipada para este efecto a una persona y su equipaje, geralmente mediante remuneración” (**Negrito e sublinhado nosso**). Também cfr. o mesmo Autor, na sua obra *Derecho Aeronautico*, 2ª Edición, Actualizada y Ampliada, BOSCH, Casa Editorial S.A – Comte d’Urgell, 51 bis – 08011 BARCELONA, pág. 435;

⁶¹ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, *ob. cit.*, pág. 420; Também no mesmo sentido cfr. **SILVIO BUSTI**, *Contratto di trasporto aereo*, *ob. cit.*, pág. 1, segundo o qual “o contratto de trasporto aereo s’intende il negozio com cui un soggetto, denominato vettore, si impegna a trasferire, da uno ad altro luogo, persone o cose (del piú diverso genere) a mezzo di aeromobile”. Ainda sobre o contrato de transporte aéreo, cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *ob. cit.*, pág. 8; Também **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, *do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, 2010, pág. 20;

Ainda, sobre a noção de contrato de transporte aéreo de pessoas, vide **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional – De Varsóvia (1929) a Montreal (1999)*, *ob. cit.*, pág. 285 ss, e também **NUNO CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional no Transporte de Pessoas – De Varsóvia a Montreal*, *ob. cit.*, pág. 385 a 534, (pág. 429), segundo o qual “o contrato de transporte aéreo de passageiro, como subespécie do contrato de transporte pode ser genericamente definido como aquele em que transportador se obriga, por via aérea e com recurso a uma aeronave, a deslocar fisicamente uma pessoa e a sua bagagem de um determinado aeroporto, considerado como ponto de partida, até outro, considerado como ponto de destino”. Também no mesmo sentido, cfr. **GUSTAVO ROMANELLI**, *Il Trasporto Aereo di Persone*,

II. No mesmo sentido, o referido autor define o contrato de transporte de bagagem como aquele mediante o qual uma empresa de transporte aéreo ou um simples transportador se obriga, em consequência de um contrato de transporte de passageiro anterior ou simultaneamente celebrado, a transportar de um lugar para outro por via aérea a bagagem de referido passageiro, incluindo as registadas e as de mão, assim como os respectivos excessos, conforme as condições acordadas entre as partes⁶².

Note-se do exposto que, o contrato de transporte aéreo de passageiro está geralmente ligado a um contrato de transporte da respectiva bagagem. Neste sentido, impende sobre o transportador a obrigação de entrega de um documento que titula esse contrato, o qual se designa por bilhete de bagagem⁶³.

Com efeito, podemos afirmar que o contrato de transporte de bagagem está subordinado ao contrato de transporte de passageiros na medida em que não apresenta autonomia ou independência em relação a este⁶⁴. Assim, essa relação de dependência traduzida na obrigação de transportar a bagagem do passageiro em consequência do contrato de transporte configura uma união de contratos, pois há dois contratos distintos, embora interligados (transporte de passageiros e transporte de respectivas bagagens) e, não efectivamente uma *fusão* dos mesmos.⁶⁵. Segundo Galvão Telles⁶⁶, existem três

ob. cit., pág.3, segundo a qual “Il contratto di trasporto aereo di persona può definirsi come il contratto com cui un soggetto (vettore) s’impegna a trasferire una persona (passeggero) ed il suó bagaglio a mezzo di aeromobile per via d’aria”;

⁶² Cfr. **LUIS TAPIA SALINAS**, *Derecho Aeronautico*, *ob.cit.*, pág. 469.

⁶³ Neste sentido, cfr, por exemplo, artigo 200.º do CAGB; o artigo 4.º da CV de 1929, que estabelece que o transporte de bagagens que não sejam os pequenos objetos pessoais que ficam a guarda do viajante o transportador é obrigado a fornecer um bilhete de bagagens; Também, o artigo 3.º n.º 3 da CM de 1999, a transportadora entregará o passageiro um bilhete de bagagem por cada volume de bagagem registada;

⁶⁴ Neste sentido, assinala **LUIS TAPIA SALINAS**, *La Regulacion Juridica del Transporte Aereo*, *ob. cit.*, pág. 366, que (...) “a la natureleza jurídica de este contrato, para muchos autores el transporte de equipaje carece de autonomia e independencia y constituye tan sólo una obligación del transportista inherente y como consecuencia de un contrato de pasaje. Por ello, para estas doctrinas esta obligación es la principal y fundamental hasta constituir por sí sola la autentica relación jurídica que liga al transportista com el dueño del equipaje. Para nosotros, y asi la estudiamos, constituye una simple obligación de una de las partes dentro del contenido del contrato de transporte de equipaje”.

⁶⁵ Sobre a distinção entre o Contrato misto e a União de Contratos, Cfr. entre outros, **INOCÊNCIO GALVÃO TELLES**, *Manual dos contratos em geral*, 3.ª edição, 1965, pág. 386 ss; **JOÃO DE MATOS ANTUNES VARELA**, *Das obrigações em geral*, Almedina, Vol.I, 10.º edição, pág. 279 ss; **MANUEL JANUÁRIO DA COSTA GOMES**, *Contratos comerciais, I Contratos comerciais em geral, Contratos bancários*, Almedina, 2013 (reimp), pág. 23.; **MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA**, *Direito das Obrigações*, *ob. cit.*, pág. 336 ss; Cfr. **ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO**, *Manual de*

espécies de união dos contratos: i) *União Extrinseca*; ii) *união com dependência* e iii) *união alternativa*. Na primeira, se celebram dois ou mais contratos que se distinguem inclusivamente e estão ligados extrinsecamente pela circunstância de se celebrarem na mesma ocasião. Na segunda, se celebram dois ou mais contratos unidos, em que se verifica entre eles um laço de dependência, que pode ser *bilateral* ou *unilateral*: bilateral se os contratos dependem uns dos outros, enquanto que unilateral quando só alguns dependem dos demais. Na terceira, quando se celebram dois contratos sob uma certa condição.

Contudo, não obstante a interdependência entre os dois contratos, a verdade é que cada um dos referidos contratos apresenta a sua especificidade própria no que concerne ao regime da responsabilidade do transportador, traduzida na existência de normas específicas para tutelar as situações de danos causados ao passageiro e de danos causados às bagagens.

1.3. Onerosidade no contrato de transporte aéreo de passageiros

Conforme referimos anteriormente, importa notar que o contrato de transporte aéreo de passageiros assenta na obrigação de deslocar de um lugar para outro por via aérea, através de uma aeronave uma pessoa e sua bagagem, mediante contrapartida.

Do exposto, pode-se inferir da natureza comercial do contrato de transporte aéreo de passageiros, pois o mesmo é geralmente executado pelas companhias aéreas que operam de forma *regular e permanente*⁶⁷, numa ótica de maximização de capitais investidos.

Direito Comercial, Almedina, Vol. I, 2001, pág. 364 ss, segundo o qual “os contratos em coligação distinguem-se dos contratos mistos: nos primeiros, diversos negócios encontram-se associados em função de factores de diversa natureza, mas sem perda da sua individualidade; nos segundos, assiste-se à presença dum único contrato que reúne elementos próprios de vários tipos contratuais”. Também, no mesmo sentido **CLAÚDIA ALEXANDRE DOS SANTOS MADALENO**, *Direito das obrigações guineense*, AAFDL, 2009, pág. 299 ss, segundo a qual “ (...) para haver contrato misto tem que ocorrer uma efectiva fusão entre os contratos envolvidos, e não simplesmente uma soma dos elementos de um contrato com os elementos de outro contrato, caso em que estaremos perante uma união de contratos”.

⁶⁶ Cfr. **INOCÊNCIO GALVÃO TELLES**, *Manual dos contratos em geral*, *ob. cit.*, pág. 397 ss.

⁶⁷ Cfr. A definição de operação de transporte aéreo comercial (*commercial air transport operation*) estabelecida nos Anexos 6 e 17 da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil que estabelece que “ *an aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration ou hire*” também no mesmo sentido cfr. o artigo 366.º do CCom, que considera de *natureza comercial* o

Outrossimo, o contrato em causa é caracterizado como um contrato sinalagmático. Segundo Luis Manuel Telles de Menezes Leitão “os contratos sinalagmáticos são sempre onerosos, uma vez que, ao gerarem obrigações reciprocas para ambas as partes, implicam sempre atribuições patrimoniais para ambas”^{68,69}.

Note-se ainda que, nos termos do artigo 4.º, n.º 6 do Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de março⁷⁰, o passageiro que viajar gratuitamente ou a tarifas reduzidas, não acessíveis ao público, não tem direito ao pagamento de qualquer compensação pecuniária, por recusa de embarque, o que traduz, a nosso ver, o caráter excepcional da gratuidade no transporte aéreo comercial. Neste sentido, não nos parece despicienda admitir a essencialidade da onerosidade no contrato de transporte aéreo de passageiros.

2. Classificação do contrato de transporte

Conforme aludimos anteriormente, o contrato de transporte aéreo de pessoas ou coisas constitui uma actividade complexa, pois implica séries de atos, os quais assentam no

contrato de transporte “quando os condutores tiverem constituído empresa ou companhia regular e permanente;

⁶⁸ No mesmo sentido assinala **RODIÈRE**, *Droit des transports*, pág. 263, por citação de **COSTEIRA DA ROCHA**, *o contrato de transporte de mercadorias*, *ob. cit.*, pág. 32; Ainda, **CUNHA GONÇALVES**, *Tratado VII*, pág. 667, também por citação de **COSTEIRA DA ROCHA**, *o contrato de transporte de mercadorias*, *ob. cit.*, pág. 32;

⁶⁹ Cfr. **LUIS MANUEL TELES DE MENEZES LEITÃO**, *Direito das Obrigações, Introdução da Constituição das Obrigações*, Volume I, 15ª Edição, Almedina, pág. 201. “(...) **os contratos sinalagmáticos são sempre onerosos**, uma vez que, ao gerarem obrigações reciprocas para ambas as partes, **implicam sempre atribuições patrimoniais para ambas**” ... Daqui resulta que a onerosidade e gratuidade são conceitos de relação, tendo por base as atribuições patrimoniais realizadas e não os sujeitos do contrato (...)” (**Negrito e sublinhado nosso**). Também no mesmo sentido cfr. **GUSTAVO ROMANELLI**, *Il trasporto aereo di persone*, *ob.cit.*, pág. 102 ss, segundo o qual “la distinzione tra trasporto gratuito e trasporto oneroso è fondata sul diritto del vettore ad un corrispettivo (nolo), che è elemento essenziale del trasporto oneroso e manca invece totalmente nel trasporto gratuito”. Ainda, segundo **BELÉN FERRER TAPIA**, *El contrato de transporte Aéreo de Pasajeros: Sujetos, Estatuto y Responsabilidad*, *ob.cit.*, pág. 43, “(...) existe una excepción, los traslados gratuitos, aunque son poco frecuentes en transporte comercial. Las normas que regulan el transporte aéreo tienen distintos puntos de vista en relación con el traslado gratuito (...)”.

⁷⁰ Também, no mesmo sentido, vide o seu artigo 3.º n.º 3) do Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004,

transporte de pessoas e seus bens de um local para outro, são e salvo. Com efeito, essa actividade assume características diferentes em função do objecto a transportar.

Relativamente ao objecto a transportar o contrato de transporte distingue-se entre o contrato de transporte de pessoas, incluindo o transporte de bagagens e o contrato de transporte das mercadorias.⁷¹ No que concerne ao meio de transporte utilizado o contrato de transporte pode ser distinguido entre o transporte terrestre, rodoviário ou ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo.⁷²⁻⁷³

Ainda, conforme seja ou não programado, o contrato de transporte aéreo distingue-se entre o contrato de transporte aéreo regular e o contrato de transporte aéreo não regular⁷⁴.

Quanto ao âmbito geográfico o contrato de transporte aéreo distingue-se entre o transporte aéreo interno ou doméstico e o transporte aéreo internacional, sendo aquele em que o transporte opera apenas no território de um Estado e este no território de dois ou mais Estados⁷⁵⁻⁷⁶.

⁷¹ Cfr. entre outros, **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo –Uma introdução*, ob., cit., pág. 431. Ainda, cfr. **COSTEIRA DA ROCHA**, *o contrato de transporte de mercadorias*, ob. cit., pág. 39 ss;

⁷² *Idem*, pág. 40. Também no mesmo sentido, cfr. **CARLOS LACERDA BARATA**, *Contrato de transporte terrestre: Formação e Conclusão*, ob. cit., pág. 202 e ss;

⁷³ Para **ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO**, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob. cit.; pág. 11, segundo o qual “o contrato de transporte designa - se de passageiros (incluindo bens de uso pessoal) ou de mercadorias atendendo à realidade a transportar. E, quanto a via utilizada, entende o referido autor que o contrato de transporte é classificado de marítimos, aéreos e terrestres, sendo este, por sua vez, subdividido em rodoviários e ferroviários (será esta designação correcta à luz do transporte ferroviário sub aquática-linha férrea na travessia marítima)”. Com efeito, importa ainda assinalar que, no que concerne ao regime aplicável, o transporte fluvial se reconduz ao transporte terrestres.

⁷⁴ Ainda, sobre essa distinção, Cfr. entre outros, **SUZANA TAVARES DA SILVA**, *Direito Administrativo dos transportes*, ob. cit., pág. 425 a 538, (pág.502).

⁷⁵ Ainda, sobre a classificação do contrato de transporte cfr. entre outros, **ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO**, *Introdução ao Direito dos Transportes*, ob., cit., pág.7 a 78, (pág. 10); **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo –Uma Introdução*, ob. cit., pág. 431, e igualmente **CARLOS ALBERTO NEVES DE ALMEIDA**, *Do contrato de transporte aéreo e da responsabilidade civil do transportador aéreo*, in *Temas de Direito dos Transportes*, Almedina, Maio, 2015, Coordenação **M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES**, pág. 202 a 238, (pág. 24 e ss), “o contrato de transporte pode ser classificado baseado no modo de transporte utilizado, no número de transportadores envolvidos, na regularidade com se realiza, no espaço jurisdicional em que o transporte se desenvolve”.

⁷⁶ Cfr. **LUIS TAPIA SALINAS**, *Derecho Aeronautico*, ob. cit., pág 422, segundo o qual “o contrato de transporte distingue-se em transportes de pessoas, que afigura como atividade principal da navegação aérea na medida em que a maioria de empresas de transporte aéreo no mundo se dedicam a esta atividade e em transportes de coisas, que compreende genericamente todo o objeto transportado que não seja pessoa”.

Entretanto, não obstante o *supra* exposto, é sabido que o contrato de transporte é gizado principalmente numa actividade baseada no traslado ou transporte de um objecto (pessoa ou coisa) mediante a correspondente contraprestação.

Deste modo, podemos afirmar que a deslocação de pessoas ou mercadorias constitui o núcleo principal do contrato de transporte, assim sendo parece-nos legítimo estabelecer o critério classificatório do contrato de transporte apenas com base no objecto a transportar, o que levaria a uma classificação, por um lado, do contrato de transporte aéreo de pessoas e por lado, do contrato de transporte de mercadorias, assim sendo, é nossa opinião que as outras classificações seriam apenas subcategorias.

Por último, não é despiciendo referir que diferentes meios de transportes podem estar abrangidos, de forma coordenada, num único contrato de transporte, constituindo deste modo o chamado transporte *combinado ou multimodal*⁷⁷.

3. Elementos essenciais do contrato de transporte aéreo de passageiros

Tal como aludimos anteriormente, o contrato de transporte aéreo de passageiros assenta no acordo através do qual o transportador se obriga a transportar um passageiro (e a respectiva bagagem) de um lugar para outro, utilizando a aeronave, mediante a remuneração.

Uma vez delimitado o conceito do contrato de transporte aéreo de passageiro, importa agora indagar sobre os elementos que compõem o referido contrato.

Conforme decorre do exposto, é nossa opinião que os elementos do contrato de transporte aéreo podem ser resumidos, por um lado, elementos subjetivos e por outro, por elementos objetivos, sendo certo que nos elementos subjectivos integram o *transportador*, como aquele que assume a obrigação de transportar o passageiro e os

⁷⁷ Para maiores desenvolvimentos sobre o transporte multimodal ou combinado, cfr. **ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO**, *o transporte multimodal*, in III Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo de 23 e 24 de maio de 2013, **JANUÁRIO DA COSTA GOMES** (Coordenação), Almedina, 2014, pág. 53-64;

seus bens de um lugar para outro e o *passageiro*, enquanto beneficiária desta atividade⁷⁸, ao passo que os elementos objectivos compreenderiam a *aeronave*, *documentos de transporte* e a *remuneração ou preço de transporte*⁷⁹.

Relativamente ao passageiro é comum questionar se uma *pessoa coletiva*; ou por exemplo um *cadáver* pode ser parte do referido contrato de transporte, enquanto passageiro⁸⁰?

Na verdade, ao contrário da Convenção de Varsóvia de 1929 que consagra a expressão “viajante”⁸¹, como beneficiário de serviço de transporte aéreo, tanto o CAGB, assim como a Convenção de Montreal de 1999, utilizam a expressão “*passageiros*”⁸².

Em virtude do disposto no Protocolo de Haia de 1955, que consagra uma alteração do vulto da Convenção de Varsóvia de 1929 resultou, entre outras medidas, a substituição da expressão “*viajante*” que constava da redação originária pela expressão “*passageiro*”. Assim, facilmente se pode depreender que as duas expressões sugerem realidades distintas, porque nem todos viajantes a bordo de uma aeronave podem ser considerados passageiros, mas todos passageiros que viajam na mesma podem ser considerados viajantes.

Nesse sentido, podemos inferir que o *passageiro* e o *viajante* se distinguem pela titularidade de um contrato de transporte aéreo, da qual emergem os seus respectivos direitos, entre os quais os direitos de ser ressarcido por incumprimento do contrato pelo

⁷⁸ Ainda, o mesmo autor sustenta que “en el contrato de transporte aéreo de pasajeros intervienen de una manera normal dos sujetos: el transportista, por un lado, y el pasajero, por outro”

⁷⁹ Entendido por **FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA**, *ob. cit.*, pág. 33, “como vocábulo comumente utilizado para identificar a retribuição devida ao transportador, em qualquer modalidade de transporte, foi e continua a ser frete ou preço de transporte”.

⁸⁰ Nesse sentido, é importante sublinhar que nem o CAGB e muito menos o Direito convencional (Convenção Varsóvia de 1929 e a Convenção de Montreal de 1999) delimitaram o conceito do “passageiro”, sendo o mesmo definido por **LUIS TAPIA SALINAS**, *Derecho aeronáutico*, *ob. cit.*, pág. 437.º como “la persona que, según el contrato de transporte expedido u obligación contraída de acuerdo con el transportista, sea o no deba ser efectivamente transportada en una aeronave con arreglo a las condiciones previstas”.

⁸¹ Cfr. Artigo 3.º n.º 1 da Convenção de Varsóvia de 1929.

⁸² Cfr. Artigo 230.º, n.º 1 do CAGB e Artigo 3.º n.º 1 da Convenção de Montreal de 1999.

transportador. De acordo com Hugo Ramos Alves⁸³ “o facto de a responsabilização do transportador apenas ocorrer na eventualidade de sobrevir morte ou lesão corporal, leva à conclusão, meridianamente clara, de que apenas uma pessoa física pode ser qualificada como passageiro”.

Assim, é forçoso concluir que o transporte de *nascituro* e o de *cadáver*⁸⁴ se enquadram no contrato de transporte aéreo de passageiros, também na mesma senda se inclui uma pessoa coletiva, que embora possa comprar bilhete de passagem para alguém, mas por razões óbvias não pode beneficiar da prestação do referido serviço.

4. Caracterização do contrato de transporte

É controversa a caracterização do contrato de transporte, pois a doutrina discute se a obrigação do transportador aéreo, é uma obrigação de *meios* ou de *resultado*.

De acordo com Luis Manuel Teles de Menezes Leitão⁸⁵ nas prestações de resultado o devedor vincular-se-ia efectivamente a obter um resultado determinado, respondendo por incumprimento se esse resultado não fosse obtido. Ao passo que, nas prestações de meios o devedor não estaria obrigado à obtenção do resultado, mas apenas a atuar com a diligência necessária para que esse resultado seja obtido.

No entanto, importa assinalar que os instrumentos de Direito material uniforme internacional consagram o regime da responsabilidade do transportador, com a

⁸³ Neste sentido, assinala **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, *ob. cit.*, pág 504, que “ (...) o facto de a responsabilização do transportador apenas ocorrer na eventualidade de sobrevir morte ou lesão corporal, leva à conclusão, meridianamente clara, de que apenas uma pessoa física pode ser qualificada como passageiro”. Ainda, sobre a natureza jurídica do passageiro, observa **LUIS TAPIA SALINAS**, *ob. cit.*, pág. 284, que “el pasajero constituye uno de los elementos personales del contrato de transporte aéreo. Pese a la condición que este último ostenta, de ser en cierto modo objeto del transporte, su carácter de elemento subjetivo subsiste siempre, hasta el punto de que cuando se trate de un menor o incapaz que ha de ser transportado, y que en realidad podría aparecer como auténtico objeto del transporte, conserva, sin embargo, su condición de sujeto, puesto que, en definitiva, la persona capaz que contrato su transporte obró, en realidad, en representación del incapaz, contratando, por lo tanto, en nombre de éste”.

⁸⁴ Por força do artigo 202.º, n.º2 do CC, cadáver constitui coisa fora do comércio, por isso não pode ser objecto de relação jurídica;

⁸⁵ Sobre a distinção entre obrigação de meios e de resultado Cfr. **LUIS MANUEL TELES DE MENEZES LEITÃO**, *Direito das obrigações, Volume I- Introdução da Constituição das Obrigações*, 15.ª edição, 2018, pág. 137.

possibilidade de a mesma ser afastada mediante a prova de todas as medidas necessárias adotadas para o efeito.

Ou seja, à luz desses instrumentos, o transportador é responsável até prova em contrário, por isso, pode-se dizer que os referidos instrumentos optaram por considerar a obrigação do transportador como uma obrigação de resultado, embora de forma mitigada⁸⁶.

No que diz respeito ao direito interno e comunitário, importa referir que os referidos diplomas apontam no mesmo sentido, pois vincam a obrigação de resultado do transportador aéreo, traduzida na deslocação para um destino diverso do local de partida, sendo certo que essa deslocação tem de ser efectuada de modo a assegurar a chegada incólume do passageiro, *i.e.*, sem que sobrevenha um acidente de onde resulte morte ou lesão corporal e, caso haja bagagens, assegurando que estas não se perdem, nem são extraviadas ou danificada. Deste modo, podemos concluir que o contrato de transporte aéreo de passageiro assenta na obrigação de resultado, traduzindo uma objectivação da responsabilidade do transportador, pois a mera inobservância da vinculação à causação do resultado dita a respectiva responsabilização.

Adicionalmente, importa ter presente que o contrato de transporte é uma modalidade do contrato de *prestação de serviços*, pois o transportador se obriga a proporcionar, à contraparte, certo resultado – “a colocação da pessoa e sua bagagem, no lugar de destino estipulado”. O que lhe impõe não só o exercício dessa operação material, mas também associa-lhe o cumprimento de outros deveres adicionais, mormente de *proteção, esclarecimento e de lealdade*⁸⁷, conforme aludimos anteriormente.

Assim, é comum afirmação do que a obrigação do transportador tem por objecto uma prestação de *facere*, que consiste na efectiva deslocação de pessoas ou coisa de um

⁸⁶ É certo que no contrato de transporte aéreo a obrigação que o transportador assume de transportar o passageiro e sua bagagem de um lugar para outro é qualificado como obrigação de resultado, sendo igualmente certo que, a par dessa obrigação considerada como principal, ao transportador incumbe adoção de todos meios ou medidas necessárias para obtenção do referido resultado, por isso nos parece que a obrigação assumida pelo transportador no transporte de passageiro é uma obrigação de resultado, embora de forma mitigada.

⁸⁷ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, *ob. cit.*, pág. 479 ss.

lugar para outro, sendo certo que essa deslocação física configura uma prestação característica ou típica do contrato de transporte e, em consequência constitui a obrigação principal do transportador ⁸⁸.

Ainda, o contrato de transporte caracteriza-se como um contrato *sinalagmático* ⁸⁹, porque dele emergem duas prestações recíprocas entre si, sendo que, por um lado existe a obrigação de transportar pessoas e sua bagagem, e, por outro lado a obrigação de pagamento de preço. Deste modo pode-se também afirmar que o contrato em causa é *bilateral* porque dele resultam obrigações para as partes ⁹⁰.

Também, o contrato de transporte aéreo é caracterizado como contrato *nominado e típico* ⁹¹, tendo sobretudo em conta o seu objecto, o meio utilizado e a via. Ademais também assume a característica de contrato de *adesão* ^{92 93}, esta última quando se trata de transporte em massa. Efectivamente, os transportadores tendem a estabelecer as

⁸⁸ Cfr. **GUSTAVO ROMANELLI**, *il trasporto aereo di persone*, ob. cit., pág. 15. ss; Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, ob. cit., pág. 422; também no mesmo sentido afirma **ANTONIO MENEZES CORDEIRO**, *introdução ao direito dos transportes*, ob. cit., que “ em termos civilísticos, o contrato de transporte é uma prestação de serviço. Todavia, não serviço em si que interessa ao contratante: releva, para este, apenas o resultado, isto é: a colocação da pessoa ou do bem, íntegros, no local do destino”;

⁸⁹ Cfr. **LUIS MANUEL TELESDE MENEZES LEITÃO**, *Direito das Obrigações, Introdução da Constituição das Obrigações*, ob.cit., pág. 198.ss.

⁹⁰ Neste sentido assinala **BELÉN FERRER TAPIA**, *El contrato de transporte Aéreo de Pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad*, ob. cit., pág. 43, que “ el contrato de transporte aéreo de pasajeros es un contrato bilateral porque él surgen obligaciones para las dos partes. Para el transportista, la obligación de trasladar al pasajero y su equipaje. Para el pasajero, pagar el precio por el traslado. Es también un contrato sinalagmático porque hay correlatividad entre las prestaciones. Existe una excepción, los traslados gratuitos, aunque son poco frecuentes en el transporte comercial”, Também, no mesmo sentido, cfr. **ANTUNES VARELA**, *Das Obrigações em geral*, Volume I, 10ª edição, Almedina, 2003, pág.ª 642 ss, segundo o qual “ dizem-se unilaterais os contratos dos quais resultam obrigações só para uma das partes. O contrato é sempre um negócio jurídico bilateral, visto nascer do enlace de duas (ou mais) declarações de vontade contrapostas e ter assim sempre duas partes (em regra, dois contraentes)”.

⁹¹ Cfr. **LUIS MANUEL TELESDE MENEZES LEITÃO**, *Direito das Obrigações, Introdução da Constituição das Obrigações*, ob. cit., pág. 203, segundo o qual “o contrato diz-se nominado, quando a lei o reconhece como categoria jurídica através de um nomen iuris e é típico, quando o seu regime se encontra prevista na lei)”

⁹² Para maiores desenvolvimentos sobre as características do contrato de transporte aéreo, cfr. **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, ob. cit, pág. 22 ss; E, no tocante a característica de contrato de adesão, cfr. **LUIS TAPIA SALINAS**, ob. cit., pág. 279. Também no mesmo sentido cfr. **CARLOS FERREIRA DE ALMEIDA**, *Contratos I, Conceito, Fontes, Formação*, Almedina, 5ª Edição, 2015, pág. 167 ss; E ainda **MAX LITVINE**, *Droit Aérien*, ob. cit., pág 199, segundo o qual “le contrat de transport aérien est, en général, un contrat d’adhésion, le voyageur ou l’expéditeur reconnaissant et acceptant les conditions établis par le transporteur. Ce sont les “ Conditions générales de transport par avion établies par l’ IATA”

⁹³ Segundo **NUNO CALAIM LOURENÇO**, *A Limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., pág.ª 430 “o contrato de transporte aéreo é um contrato de adesão.”

condições gerais do contrato⁹⁴, as quais são inseridas nos bilhetes de passagem, sendo certo que a aquisição destes por parte dos passageiros implica a aceitação das referidas condições. Sendo certo que as condições gerais de transporte são estabelecidas pela IATA.

Outrossim, o contrato de transporte também é caracterizado como um contrato *consensual*,⁹⁶ pois, em regra, não se exige uma forma específica para a sua celebração, bastando apenas mera declaração de vontade das partes. Contudo, é certo que a celebração do referido contrato é sempre associado aos documentos de transporte⁹⁷, o que leva Costeira da Rocha⁹⁸, a sustentar a *paradoxal consensualidade*⁹⁹ desse contrato.

5. Título de transporte e sua relevância

I. Conforme aludimos anteriormente, o contrato de transporte aéreo de passageiros é um contrato meramente consensual, pois para a sua celebração não é exigível a observância de uma forma especial, bastando apenas acordo das partes¹⁰⁰. Todavia, a verdade é que

⁹⁴ Para maior desenvolvimento sobre as condições gerais de transporte, cfr., por exemplo, **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, *ob. cit.*, pág. 468. Ainda, importa referir que a IATA tem elaborado e adoptado as condições gerais de transporte, numa perspectiva de fomentar a sua unificação e conferi-las maior efectividade;

⁹⁶ Com efeito, cfr. **LUIS TAPIA SALINAS**, *Derecho Aeronautico*, *ob. cit.*, pág. 436. Ainda, no mesmo sentido Cfr. **CUNHA GONÇALVES**, in *Comentário ao Código Comercial Português*, *ob. cit.*, pág. 400.º segundo o qual “o contrato de transporte é um contrato meramente consensual”. Ainda, cfr. **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, *Do contrato de transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, *ob. cit.*, pág., 22, segundo o qual “o contrato de transporte aéreo, atendendo à forma ou modo de formação, caracteriza-se por ser um contrato consensual”.

⁹⁷ Nesse sentido, cfr. por exemplo, o artigo 369.º do CCom, que estabelece que “o transportador deve entregar ao expedidor, que assim o exigir, uma guia de transporte, datada e por ele assinada”; Ainda, o artigo 196.º do CAGB, no mesmo sentido, o artigo 216.º do CCAV; E, ainda, os artigos 3.º e 4.º, n.º 1, ambos da CV de 1929.

⁹⁸ Para **COSTEIRA DA ROCHA**, *ob. cit.*, pág. 34. “O contrato de transporte caracteriza-se por uma paradoxal consensualidade, pois embora se afirme que o contrato de transporte em geral é um contrato consensual, que vale neste âmbito o princípio da liberdade de forma (artigo 219.º CC); Observa ainda que, uma das excepções a esta normal consensualidade emerge do artigo 3.º n.º 1 do DL 352/86, onde se estabelece que o contrato de transporte de mercadorias por mar está sujeito a forma escrita”.

⁹⁹ No mesmo sentido assinala **MAX LITVINE**, *Droit Aérien*, *ob. cit.*, pág. 198 ss que “(...) d’une manière générale, le contrat de transport aérien n’est pas formel, et les documents de transport, le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien, ne sont pas des éléments constitutifs du contrat (...), assim para o referido autor “le contrat de transport aérien est purement consensuel”;

¹⁰⁰ Com efeito, afirma **CUNHA GONÇALVES**, in *Comentário ao Código Comercial Português*, *ob. cit.*, pág. 400 ss, que “o transporte de passageiros é, na grande maioria dos casos, pessoal e directamente celebrado e executado (...)”, de modo a concluir que o contrato de transporte é meramente consensual.

a celebração do aludido contrato está sempre associada aos documentos de transporte, facto que demonstra a importância dos títulos de transporte *em qualquer uma das modalidades do contrato de transporte*¹⁰¹.

No entanto, é comum afirmar que o contrato de transporte aéreo de passageiro é regulado por três níveis de normas (internas, comunitárias e internacional), sendo certo que todos estes níveis são compatíveis entre si.

Com efeito, cumpre assinalar que, nos aludidos níveis, é instituído a obrigatoriedade de emissão de documentos de transporte no âmbito da celebração e execução do contrato de transporte¹⁰², competindo ao transportador no transporte de passageiros emitir um bilhete de passagem e o bilhete de bagagem, caso o passageiro se faça acompanhar de bagagem de porão.

Decorre do artigo 196.º do CAGB¹⁰³ que o negócio jurídico celebrado entre as empresas de transporte aéreo e os utentes desses serviços deve ser sempre titulado por documento de que constem as condições estipuladas, em conformidade com as disposições do CAGB e das convenções. Ainda, nos termos do artigo 197.º/2 do CAGB¹⁰⁴ o contrato de transporte aéreo de passageiros é titulado pelo bilhete de passagem ou por documento que o substitua, no qual deve constar, designadamente, o número de ordem, o local e data de emissão, origem e destino, bem como o nome e o domicílio ou sede do transportador.

Não obstante o regime aqui imposto, certo é que nenhuma das fontes normativas do contrato de transporte quer internas ou internacionais procuraram delimitar expressamente o conceito do *bilhete*, pelo que, importa agora proceder a sua delimitação conceptual.

¹⁰¹ Segundo afirmação de **COSTEIRA DA ROCHA**, *ob.cit.*, pág. 121 ss;

¹⁰² Cfr. por exemplo, o artigo 196.º do CAGB, no mesmo sentido, o artigo 216.º do CCAV; E, ainda, os artigos 3.º e 4.º, n.º 1, ambos da CV de 1929.

¹⁰³ À título comparativo, cfr. o artigo 3.º do CV de 1929 e no mesmo sentido, artigo 3.º do CM de 1999.

¹⁰⁴ Cfr. artigo 197.º/2 do CAGB.

O bilhete de passagem pode ser definido como documento emitido pelo transportador no âmbito de um contrato que habilita o passageiro, ao mesmo tempo que obriga o transportador, a ser utilizado num transporte aéreo entre os pontos de partida e de destino e nas condições neles estipulados”¹⁰⁵.

De acordo com o artigo 112.º do CAGB os títulos de transporte fazem presumir a existência do contrato, até prova em contrário, ou seja, do referido preceito depreende-se da função probatória¹⁰⁶ do bilhete de passagem, o qual também funciona como título de legitimação, pois permite *o respectivo titular reclamar a prestação devida*¹⁰⁷.

Ora, por comparação à tríplice função comumente atribuída ao conhecimento de carga, (representativa, probatória e de legitimação), importa questionar se também o bilhete de passagem pode ou não configurar um título de crédito¹⁰⁸.

Em resposta, Hugo Ramos Alves¹⁰⁹ sustenta que o bilhete de passagem não pode ser considerado um documento negociável, pois o mesmo está apenas colimado a provar a celebração do contrato e a legitimar o respectivo titular a reclamar a prestação devida.

Face ao exposto, parece-nos legítimo comungar a posição sustentada pelo referido autor, segundo o qual o bilhete de passagem “vale como documento probatório do

¹⁰⁵ Cfr. **TAPIAS SALINAS**, *Derecho aeronáutico*, 2ª ed., ob. cit., pág. 440 e também **VIDELA ESCALADA**, *Aeronautical law*, ob. cit., pág.^a. 375, citado por **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, ob. cit., pág.^a. 484.º;

¹⁰⁶ No mesmo sentido, assinala **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, ob. cit., pág. 485. Também **CUNHA GONÇALVES**, ob. cit., pág. 400, segundo o qual “o bilhete de passagem, quer nos caminhos de ferro, quer nos carros de viação urbana, nos elevadores, etc, tem por fim principal, senão exclusivo, a fiscalização e verificação das receitas da empresa. (...) É certo que ele serve também de prova do contrato”. Vide, igualmente o artigo 112.º do CAGB que estabelece que “os títulos de transporte fazem presumir a existência do contrato, até prova em contrário”.

¹⁰⁷ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo- Uma Introdução*, ob. cit., pág. 133

¹⁰⁸ Para mais desenvolvimento sobre título de crédito, cfr, entre outros, Cfr. **JOÃO CALVÃO DA SILVA**, *crédito documentário e conhecimento de embarque in estudos de Direito Comercial* (pareceres), Coimbra, Livraria Almedina, 1996, pág. 49 a 77 (pág. 53). Também, **JANUÁRIO COSTA GOMES**, in *Contratos Comerciais, I- Contratos Comerciais em Geral, II- Contratos Bancários*, Almedina, 2013, pág. 338ss e **GONÇALO ANDRADE E CASTRO**, *o Crédito Documentário irrevogável*, Estudos e Monografias, porto, 1999.

¹⁰⁹ Neste sentido, afirma **CUNHA GONÇALVES**, ob. cit., pág. 400. Ainda, para maiores desenvolvimentos sobre o assunto, cfr. **FERRER CORREIA**, *em lições de direito comercial*, ob.cit., pág. 9 e 13;

contrato e como título de legitimação, porquanto o bilhete funciona como porta de acesso à legitimação para acionar o transportador em caso de incumprimento”.

II. Relativamente ao bilhete de bagagem, importa notar que, em regra, é atribuída a este documento a função probatória do registo de bagagens em conformidade com o contrato de transporte, sendo certo que, no caso da sua não emissão, o transportador não poderá valer-se do sistema de limitação de responsabilidade¹¹⁰.

Actualmente, os documentos de transporte tradicionalmente emitidos (documentos físicos) podem ser substituídos por qualquer outro meio, contanto que conserve as informações indicadas pertinentes do contrato, sendo certo que a utilização de um desses meios, importa o transportador disponibilizar-se a fornecer ao passageiro, por escrito, as informações assim conservadas¹¹¹.

Nesse caso e, conforme já referimos, poderá o transportador ficar impedido de se prevalecer do sistema de limitação de responsabilidade, caso não forneça o bilhete de passagem ao passageiro ou emita bilhete em formato eletrónico, mas sem o correspondente documento físico que conserve as informações pertinentes do contrato¹¹².

Decorre do artigo 3.º, n.º 2 da CV de 1929 que a não entrega de bilhete de passagem ou de bagagem, determina a aplicação das regras relativas à exclusão ou limitação de responsabilidade do transportador. Ou seja, no âmbito desta Convenção o transportador aéreo não pode invocar meios de defesa relativos à exclusão ou limitação da sua responsabilidade¹¹³.

¹¹⁰ *Idem*, pág.º 135.º; Ainda, cfr. **NUNO MANUEL CASTELLO – BRANCO BASTOS**, *Direito dos Transportes*, *ob.cit.*, pág. 309 e ss;

¹¹¹ Para maior desenvolvimento sobre esta questão, cfr, entre outros, **NEVES DE ALMEIDA**, *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador aéreo*, *ob. cit.*, pág. 272.

¹¹² Cfr. Artigo 3.º n.º 5 da CM);

¹¹³ É o que **RENÉ H. MANKIEWCZ**, *The liability Regime of the International Air Carrier, a commentary on the presente warsaw system*, 1981, pág. 76, apelida de “*penalty sanctions*,” ou seja alcance sancionatório.

III. Outrossim, é comum a verificação nos aeroportos a utilização do cartão de embarque (*boarding pass*) mesmo aquando de *check in* do passageiro, sendo certo que este documento é diferente com os bilhetes de passagem emitidos pelos transportadores¹¹⁴. Decorre do artigo 29.º alínea f) da CCh, que as aeronaves devem levar a bordo, se transportarem passageiros, a lista dos seus nomes e lugares de embarque e destino.

Em sentido similar, determina o artigo 216.º do CCAC¹¹⁵, que o contrato de transporte de passageiros seja provado mediante a emissão de bilhete de viagem, devendo no decurso de embarque até conclusão do processo de desembarque, incluindo a entrega da bagagem acompanhada, ser emitido um cartão de embarque.

Depreende-se do *supra* exposto que o cartão de embarque configura um documento emitido no âmbito da execução do contrato de transporte, constituindo, em primeira linha, um procedimento de controlo de passageiros e sua bagagem.

Assim, acompanhando Belen Ferrer Tapia¹¹⁶, o cartão de embarque desempenha basicamente duas funções: *i*) permite que transportador saiba como exatidão quem são passageiros e *ii*) agiliza o procedimento de embarque dos passageiros.

Deste modo, impõe-se ao passageiro o dever de, sempre que aceder o avião, apresentar ao transportador ou pessoal competente o seu documento de identificação pessoal e o respectivo cartão de embarque¹¹⁷.

6. Celebração e execução do contrato de transporte aéreo de passageiros

6.1. Formação do contrato de transporte aéreo

¹¹⁴ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, ob. cit., pág. 134;

¹¹⁵ Cfr. Artigo 216.º do CCAV, segundo o qual “Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d’un titre de transport. Ce contrat court de l’enregistrement avec la remise du ticket d’embarquement à la fin des formalités de débarquement, incluant la livraison des bagages accompagnés”,

¹¹⁶ Cfr. **BELEN FERRER TAPIA**, *El contrato de transporte aereo de pasajeros*, ob. cit., pág. 98.

¹¹⁷ Cfr. **BELEN FERRER TAPIA**, ob. cit., pág. 98;

Da análise dos instrumentos jurídicos (nacional e internacional)¹¹⁸ que disciplinam o contrato de transporte aéreo não se vislumbra uma consagração expressa e específica de normas relativas à formação e celebração do contrato de transporte aéreo. O que equivale a dizer que o CAGB, o CCAV e as CV/CM são omissos no que concerne à formação do contrato de transporte aéreo.

Assim, confirmada esta omissão, pode-se inferir que o contrato de transporte aéreo, quanto à sua formação, está sujeito às regras gerais do direito civil e comercial, com especial destaque às concernentes à oferta ao público, que consiste numa proposta de contrato feita a uma generalidade de pessoas indeterminadas¹¹⁹.

Ora, em regra, a formação dos contratos assenta em declarações de vontade, sendo certo que o CC adoptou um modelo de formação de negócio assente no processo formativo do contrato¹²⁰. Com efeito, assinala Hugo Ramos Alves¹²¹ que o referido modelo assenta necessariamente numa proposta, que deve (i) ser completa, (ii) revelar uma intenção inequívoca de contratar e (iii) deve revestir a forma requerida para o negócio em causa.

Porém, cumpre assinalar que o contrato de transporte aéreo, sendo um contrato de adesão, em regra, o passageiro não dispõe de qualquer possibilidade de negociar os

¹¹⁸ Com efeito, o Lei n.º 8/2018 de 30 de abril, que revogou o DL n.º 4-A/1985, de 26 de outubro, não regula de forma específica a matéria concernente à celebração e execução do contrato de transporte aéreo de passageiros, consagrando, entre outros assuntos, as matérias relativas ao contrato de transportes aéreo de passageiros, aos documentos de transportes (títulos de transportes e o seu conteúdo), à responsabilidade civil do transportador em relação aos passageiros, bagagem registada, carga, também em relação a atraso ou antecipação e às relativas aos seguros. Ainda no mesmo sentido, Cfr. Artigos 195.º, 196.º, 230.º, 232.º do L n.º 8/2018, de 30 de abril. No concerne ao plano comunitário, assinala-se que, à semelhança de que se verifica no âmbito interno, também nesse não se verifica uma consagração específica de normas relativamente a forma de celebração e execução de contrato de transporte aéreo de passageiros. Contudo, importa destacar a consagração de normas relativamente ao título de transportes, vide, nesse sentido, o artigo 216 do Regulamento n.º 08/2013/CM/UEMOA, de 26 de setembro.

¹¹⁹ Cfr. 225.º do CC.

¹²⁰ Sobre o processo de formação dos contratos, cfr, por todos, **ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO**, *Tratado de direito civil II-Parte geral- Negócio jurídico, Formação, Conteúdo e interpretação, vícios de vontade, ineficácia e invalidades*, 4.ª ed., Coimbra: Livraria Almedina, 2014, p. 317 e ss.

¹²¹ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *ob. cit.*, pág. 464. Ainda sobre a formação dos contratos, **JANUÁRIO DA COSTA GOMES**, *Contratos comerciais, ob., cit.*, pág. 43 ss.

termos e condições do contrato que celebra, sujeitando-se apenas a cláusulas fixas¹²² e previamente elaboradas e impostas pelo transportador. Nestas condições, as opções de passageiro limitam-se apenas à decisão de celebrar ou não o contrato¹²³.

Assim, o facto de não existir expressamente um regime para as cláusulas contratuais gerais na Guiné-Bissau, parece-nos legítimo o recurso às disposições do artigo 239.º do CC, segundo as quais, “na falta de disposição especial, a declaração negocial deve ser integrada de harmonia com a vontade que as partes teriam tido se houvessem previsto o ponto omissio, ou de acordo com os ditames da boa fé (...)”.¹²⁴, o que permitirá colmatar a *desigualdade e inferioridade entre as partes contratuais*¹²⁵

6.2. Execução do contrato de transporte aéreo

Decorre do artigo 230.º do CAGB¹²⁶ que “o transportador é responsável ... quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque”.

¹²² Cfr. CALAIM LOURENÇO, *A limitação de responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., pág.^a 430;

¹²³ Para maior desenvolvimento sobre as cláusulas contratuais gerais, cfr., entre outros, ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *Manual de Direito Comercial*, ob.cit, MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, 8.ª edição, Almedina, 2000, pág. 219 e ss.

¹²⁴ No mesmo sentido, cfr. MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, ob. cit., pág. 227 - 228.

¹²⁵ Cfr. FATIMA BATISTA, *Cláusulas abusivas nos contratos com os consumidores*, in Estudos de Direito do Consumo, Volume V, RUI ATAIDE e CARLOS LACERDA BARATA (Coordenação geral, AAFDL, 2017, pág. 13 a 39. Pugnamos por esse entendimento devido a inexistência na Guiné-Bissau de um regime específico sobre as cláusulas contratuais gerais. Ao contrário, por exemplo, em Portugal, no qual as cláusulas contratuais gerais são regidas pelo Decreto – Lei n.º 446/85, de 25 de outubro. Conforme observa HUGO RAMOS ALVES, ob. cit., pág. 119; “o regime dos contratos de adesão concita alguns aspetos de particular importância: primo, impende sobre o transportador o dever de comunicar na íntegra as cláusulas contratuais gerais, devendo tal comunicação ser efetuada de forma adequada e com antecedência necessária para que se torne possível o seu conhecimento completo e efetivo por quem use de um comum diligência (cfr. artigo 5), sendo certo que o transportador deve informar, de acordo com as circunstâncias, a outra parte dos aspetos nelas compreendidos cuja aclaração se justifique e, bem assim, prestar todos os esclarecimentos razoáveis solicitados (cfr. artigo 6.º); Segundo, caso não tenha sido observado o dever de comunicação, ocorrerá a exclusão das clausulas, nos termos do artigo 8.º, alíneas a) e b); Teritio, não são admitidas cláusulas surpresas – Surpresa; quarto, é adotado um catalogo assaz amplo de clausulas absoluta e relativamente proibidas nas relações entre empresários e consumidores finais (artigos 18.º, 19.º, 20.º, 21.º e 22). Também no mesmo sentido cfr. o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 24 de março de 2011 (Processo n.º 1582/07, 1TBAMT-B.P1.S1)

¹²⁶ Cf., com o artigo 17.º do CV de 1929.

Depreende-se do referido preceito que o arco temporal da responsabilidade do transportador começa com operações de embarque, as quais coincidem com a entrega do cartão de embarque e terminam com o desembarque, sendo momento a partir do qual o passageiro possa circular em áreas abertas ao público¹²⁷. Neste sentido, podemos inferir que o referido período compreende o momento a partir do qual o passageiro se encontra na esfera do domínio transportador, tendo em vista ao embarque na aeronave, traduzindo assim o início da execução do contrato de transporte aéreo¹²⁸.

No entanto, é a partir desse momento que podemos afirmar que o passageiro ou seu bem se encontra no âmbito temporal da responsabilidade do transportador, o qual caberá assegurar o seu controlo e vigilância e consequente deslocação de forma incólume até o destino acordado.

Note-se que, no transporte aéreo de passageiro nem sempre o momento da celebração do contrato coincide com o momento do início da execução do mesmo. Assim, por exemplo, ocorre quando o passageiro entra na *aerogare*, ou no autocarro (*bus*) com vista ao embarque ou ainda na entrada da própria aeronave, situações que poderão não traduzir exactamente o início da execução do transporte, mas sequência da mesma.

Por isso, é nossa opinião que a delimitação ou concretização do âmbito temporal da responsabilidade do transportador implicará ter em consideração a especificidade de cada caso e também da atitude do próprio passageiro.

Assim, o contrato de transporte de passageiro considera-se-á executado ou cumprido sempre que o passageiro e sua bagagem forem transportados até o destino incólumes, o que permite asseverar que ao transportador incumbe não só a obrigação de deslocação

¹²⁷ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, ob. cit., pág. 510 ss.

¹²⁸ Cfr. **RENÉ H. MANKIEWICZ**, *the liability regime of the international air carrier, a commentary on the present warsaw system*, ob. cit., pág. 149 ss. Também **MAX LITVINE**, *Droit Aérien*, ob. cit., pág. 203 ss. E, igualmente **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *Responsabilidade en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág. 386.

translado, mas também o dever de adopção de medidas de segurança e protecção que se mostrem necessárias a assegurar a incolumidade dos passageiros¹²⁹.

Nesse sentido, cabe notar que essas medidas podem assumir várias formas, nomeadamente a disponibilização da aeronave em boas condições de aeronavegabilidade, melhor controlo de passageiro, a realização de voos fora das condições meteorológicas adversas, informação adequada sobre a utilização do cinto de segurança, e outras julgadas necessárias de acordo com as circunstâncias de cada viagem.

6.3. Incumprimento do contrato de transporte aéreo¹³⁰

Referimos anteriormente que no âmbito do contrato de transporte de passageiro incumbe ao transportador a obrigação de deslocação física de passageiros e sua bagagem. Assim, sempre que o objecto do contrato de transporte não for transportado nos termos acordados, haverá incumprimento do contrato de transporte, que pode ser um incumprimento definitivo ou temporário.

Assim, o incumprimento será definitivo quando já não seja possível, do ponto de vista jurídico, a realização da prestação, ainda que seja possível do ponto de vista material. Ao invés, será meramente temporário, quando a prestação não tenha sido realizada, mas que ainda seja possível¹³¹. Com efeito, podemos afirmar que morte ou lesão corporal do passageiro resultante do acidente configuraria caso de incumprimento definitivo do contrato, ao passo o atraso configuraria um caso de mora ou de incumprimento temporário.

¹²⁹ Cfr. **JANUÁRIO DA COSTA GOMES**, *O direito de variação ou de Controlo no Transporte de Mercadorias*, in *Temas de Direito dos Transportes* - II, Almedina, 2013, pág. 37. Também, vide **LACERDA BARATA**, *ob. cit.*, pág. 205. E igualmente cfr. **MENEZES CORDEIRO**, *Introdução ao Direito dos Transportes*, *ob. cit.*, pág. 157; e na jurisprudência: RP8-Fev. – 1996 (sousa leite), CJXXI, 1, 1996, 213-215 (214) e no mesmo sentido – encarando o transporte como contrato de resultado- RP23-Jan.-1984 (Pinto furtado), CJIX, 4, 1984, 232-234 e STJ 15-Mai.-2013 (Granja da Fonseca), in <http://www.dgsi.pt>, por citação de Carlos Lacerda Barata, *ob. cit.*, pág. 205.

¹³⁰ Para maiores desenvolvimentos sobre o não cumprimento, incumprimento ou inadimplemento de uma obrigação, por exemplo, cfr. **MENEZES CORDEIRO**, *Tratado de Direito Civil*, Vol. IX, 12ª ed. E ainda, **MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA**, *Direito das Obrigações*, 6ª edição, Almedina Coimbra, 1994, pág. 907 ss;

¹³¹ Cfr. **LUIS MANUEL TELES DE MENEZES LEITÃO**, *Direito das obrigações*, vol. II, pág. 251.

O incumprimento definitivo gera a responsabilidade obrigacional ou contratual do devedor, *in casu*, do transportador, sendo certo que esta responsabilidade implica o dever de indemnizar o lesado por danos dele resultante. Contanto que sejam preenchidos os pressupostos estabelecidos para o efeito, os quais serão objecto de análise em momento ulterior.

Assim, no transporte aéreo de passageiros, o transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de *morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal* sofrida por um passageiro quando o acidente que causou prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque¹³².

Acresce a essa responsabilidade aos danos resultante do atraso, recusa do embarque e cancelamentos de voos, bem como aos derivados da destruição, perda e avaria na bagagem, sendo certo que todas essas situações constituem as formas de não cumprimento do contrato de transporte.

IV. DETERMINAÇÃO DO DIREITO APLICÁVEL

Conforme reфирimos anteriormente, o contrato de transporte aéreo de passageiro é regulado por um quadro normativo de ordem interna e externa ou internacional.

Na ordem interna, releva a Lei n.º 8/2018, de 30 Abril, a qual transpõe para a ordem interna o regime da CV de 1929 (vide artigo 195.º/1 do CAGB). No entanto, na ordem comunitária destaca-se o Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, relativo à responsabilidade do transportador aéreo por danos pessoais ocasionados por acidentes e

¹³² Cfr. por exemplo, os Artigos 230.º do CAGB; 3.º do Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA; 17.º n.º 1 da CV de 1929, e 17.º, n.º 1 da CM de 1999.

por último o Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, relativo à compensação em casos de atrasos consideráveis, cancelamentos de voos e recusas de embarque.

No que concerne a ordem internacional importa referir que imperam dois diplomas de Direito material uniforme, designadamente a Convenção de Varsóvia para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo, de 1929, também designada por *Sistema de Varsóvia* e a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte internacional, abreviadamente designada por CM de 1999.

Importa salientar que nos termos do n.º 2 do artigo 1.º da CV de 1929 “é considerando transporte internacional ... todo o transporte no qual o ponto de partida e o ponto de destino ... estejam situados no território de duas Altas Partes Contratante, se se previu uma escala no território de um outro Estado, mesmo que esse Estado não seja uma Alta Parte Contratante”.

A este propósito, não será despidendo recordar que o Chamado “*Sistema de Varsóvia*” constituído pela Convenção de Varsóvia de 1929, o protocolo de Haia 1955 (com a excepção da Convenção Guadalajara de 1961 e do Protocolo da Guatemala de 1971), constitui o único instrumento de Direito material uniforme em matéria de transporte aéreo no contexto da Guiné-Bissau, por isso, entendemos que este é o único instrumento que internacionalmente a vincula nesta matéria¹³³, sendo certo que esta vinculatividade opera apenas em relação aos Estados que se situam fora do espaço UEMOA, pois no

¹³³ O entendimento aqui expresso assenta na interpretação da Lei n.º 1/73, de 24 de setembro, que determina no seu artigo 1.º que “a legislação portuguesa em vigor à data da proclamação do Estado Soberano da Guiné-Bissau mantém a sua vigência em tudo o que não for contrário à soberania nacional, à Constituição da República, às suas leis ordinárias e aos princípios e objectivos do Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC)”. Porém, assinala **GUALDINO RODRIGUES**, *Aviação Civil – Acordos e Convenções Internacionais*, Edições INAC, 2006, pág.^a 157 que “dos instrumentos jurídicos que constituem o “Sistema de Varsóvia”, Portugal apenas ratificou a Convenção de Varsóvia, o Protocolo de Haia e os Protocolos Adicionais de Montreal n.ºs 1, 2, 3 e 4”. Assim, para o referido autor, Portugal não ratificou o protocolo de Guatemala de 1971 e também a Convenção de Guadalajara designada pela Convenção complementar à Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional Efectuado Por Pessoas Diferentes do Transportador Contratual, por isso, conclui que, não obstante os referidos instrumentos serem anteriores à data da independência do Estado da Guiné-Bissau, não vinculam à Guiné-Bissau.

âmbito deste espaço imperam, simultaneamente, os dois instrumentos de Direito material uniforme (CV 1929 e CM de 1999)¹³⁴.

Posto isto, importa ainda assinalar que relativamente a determinação do aplicável ao contrato de transporte aéreo não descuraremos de proceder a análise de elementos de conexão que integram o quadro normativo *supra* descrito.

1. No plano interno

Conforme aludimos anteriormente, o princípio do primado do direito comunitário face ao direito interno, relega para o segundo plano o regime interno do contrato transporte aéreo, prevalecendo o regime comunitário ou internacional. Todavia, afigura-se-nos pertinente fazer uma referência sintética a este regime.

Decorre do artigo 194.º/2 do CAGB, que a “*Autoridade aeronáutica civil*”¹³⁵ *pode, em situações excepcionais, autorizar o transporte comercial de pessoas e bens entre dois pontos situados no território nacional a empresas não comunitárias*”. Ainda, nos termos do artigo 195.º/1, do mesmo diploma, “*o contrato de transporte aéreo de passageiros e a responsabilidade do transportador aéreo são regulados pela Convenção de Varsóvia de 1929, também conhecida pela Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao transporte aéreo internacional e pelos respectivos protocolos que a modificam ou completam ratificados pelos Estado da Guiné-Bissau. Ela regula ainda o transporte não considerado internacional pela mesma convenção*”.

Nesse sentido, podemos afirmar que o regime interno (CV de 1929 e CAGB) é aplicável sempre que o transporte aéreo interno for operado pelo transportador não comunitário e nos casos em que não se encontram preenchidos requisitos de aplicação de regime comunitário ou internacional.

¹³⁴ Cfr, por exemplo, artigo 217.º do Regulamento n.º 08/2013/CM/UEMOA, em virtude do qual as normas convencionais (CVde 1929 e CMde 1999) passaram a disciplinar também as operações de transporte aéreo comunitário.

¹³⁵ A referida Autoridade aeronáutica civil é a Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, actualmente designada, por Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau, cuja sigla AACGB, criada pela imposição comunitária (Directiva n.º 01/2004/CM/UEMOA) pelo Decreto n.º 3-A/2005, de 27 de Abril, com a finalidade de regulamentar, supervisionar e inspecionar todo o sector da aviação civil.

Assim, é importante ter em consideração os elementos de conexão estabelecidos no plano convencional ou comunitário, pois, conforme referimos *supra*, a coexistência dessas normas na ordem jurídica interna afastou para o segundo plano as normas do direito interno, as quais só se aplicam em situações excepcionais.

Outrossim, importa salientar que em matéria da responsabilidade civil do transportador aéreo de passageiros o referido preceito remete expressamente para o regime da CV de 1929, excluindo deste modo o regime da CM de 1999, embora esta seja a mais recente.

Assim, na primeira parte é peremptório que *“a responsabilidade do transportador aéreo é regulada pela Convenção de Varsóvia de 1929, também conhecida pela Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao transporte aéreo internacional e pelos respectivos protocolos que a modificam ou completam ratificados pelos Estado da Guiné-Bissau”*. E, na última parte *“Ela regula ainda o transporte não considerado internacional pela mesma convenção”*¹³⁶.

Deste modo, na ordem interna, o transportador é responsável pelos danos causados por acidente ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer operação de embarque ou desembarque, de que tenha resultado morte ou lesão corporal ou psíquica de passageiros¹³⁷.

Face ao exposto, podemos afirmar que na Guiné-Bissau, em matéria de responsabilidade civil do transportador aéreo de passageiros coexistem fontes normativos quer de ordem interna quer da ordem internacional, sendo, pois, necessário proceder à respectiva concatenação¹³⁸.

¹³⁶ Sobre a distinção entre o transporte aéreo internacional e o transporte aéreo interno, importa cfr. ponto relativo à classificação do contrato de transporte aéreo.

¹³⁷ Cfr. o artigo 17.º da CV de 1929 e o artigo 230.º do CAGB.

¹³⁸ Na perspectiva comparativa, cfr., por exemplo, **SOULEYMANE DIARRA**, *ob.cit.*, pág. 26., relativamente ao regime maliano, segundo o qual “ (...) la Convention de Varsovie ne saurait régir tous les aspects du transport domestique, la recours au droit interne devient nécessaire pour la complémentarité. C’est pourquoi le transporteur aérien interne malien reste donc soumis au même regime de responsabilité que les transporteurs aérien régis par le système varsovien”.

2. No plano comunitário

No âmbito comunitário destacamos o Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, o qual regula a responsabilidade civil do transportador aéreo em caso de acidente e o Regulamento n.º 08/2013/CM/UEMOA, que aprova o CCAV¹³⁹.

O CCAV aplica-se a todos os transportes que partem de um Estado Membro da União, bem como os que sejam destinados a um Estado Membro da União ou que operem no interior da UEMOA, contanto que sejam realizados por transportadores munidos de licença, emitida pela Autoridade de Aviação Civil do respectivo Estado – Membro¹⁴⁰.

Decorre do exposto que, o elemento de conexão que determina a aplicação do regime em causa é a nacionalidade da aeronave que opere voo no decurso do qual se produz o evento danoso, sendo certo que o referido Regulamento é omissivo quanto ao transporte aéreo gratuito.

Determina o artigo 220.º do CCAV que, em caso de acidente, o transportador aéreo deve assegurar uma indemnização equitativa aos utilizadores de serviços de transporte aéreo, a qual deve assentar no princípio da reparação de dano, tendo em conta as regras comunitárias em matéria de responsabilidade das transportadoras aéreas. Essas regras constam do Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, de 20 de março.

Nos termos do referido Regulamento, o transportador é responsável pelos danos provocados ao passageiro em caso de morte, ferimento ou outras lesões corporais quando o acidente causador do dano ocorra a bordo de uma aeronave ou durante qualquer operação de embarque ou desembarque no âmbito do território da União¹⁴¹.

¹³⁹ O qual revoga o Regulamento n.º 1/2007/CM/UEMOA, que aprova o Código Comunitário da Aviação Civil.

¹⁴⁰ A licença do transportador aéreo no seio da União é emitida nos termos do Regulamento n.º 06/2002/CM/UEMOA, de 27 de Junho.

¹⁴¹ Cfr. Artigo 2.º do Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, de 20 de Março.

Infere-se do exposto *supra* que os elementos de conexão que determinam a aplicação do referido Regulamento são: i) a nacionalidade do transportador comunitário¹⁴², ii) e também o local da ocorrência do dano, isto é, que acidente causador do dano ocorra a bordo de aeronave ou durante qualquer operação de embarque ou desembarque no território da União.

Em síntese podemos afirmar que, quando se trata, por exemplo de AIR Senegal, na qualidade da transportadora comunitária ou da união, o regime aplicável será o da UEMOA e, quando se trata, por exemplo, da TAP ou Royal Air Maroc, o regime aplicável será o da convenção internacional (CV de 1929).

Finalmente, importa recordar que o regulamento em causa consagra o regime da obrigatoriedade de seguro, cujo valor deverá ser até o limite da responsabilidade do transportador¹⁴³. Consagra igualmente o regime de pagamento de adiantamentos à pessoa com legitimidade para pedir a indemnização, no valor não inferior a 15.000 DTS, que deverá ser efectuado no prazo máximo de 15 dias¹⁴⁴.

3. No plano internacional (Regime da convenção da Varsóvia de 1929)¹⁴⁵

De acordo com o seu artigo 1.º, n.º 1 (e também da CM de 1999), a CV de 1929 aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagem ou mercadorias a título oneroso, bem como aos transportes gratuitos, contando que efetuadas por uma empresa de transporte aéreo.

¹⁴² Conforme estabelece o artigo 1.º, n.º 1, alínea i) “Transporteur aérien de l’Union: c’est un transporteur aérien titulaire de l’agrément en cours de validité délivré par un État membre conformément aux dispositions du Règlement relatif à l’agrément de transporteur aérien au sein de l’Union”. Entende-se por Transporteur aérien: “une entreprise de transport aérien exploitant des droits de trafic à destination, en provenance et à l’intérieur des Etats membres de l’UEMOA” (vide alínea h) do mesmo artigo)

¹⁴³ Cfr. Artigo 3.º, n.1, alínea b) do Regulamento n.º02/2003/CM/UEMOA.

¹⁴⁴ Cfr. artigo 5 do mesmo Regulamento.

¹⁴⁵ Para maior desenvolvimento sobre a génese e a evolução do sistema de Varsóvia, cfr. **JESÚS DE PAZ MARTÍN**, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, ob.cit., pág 71ss;

Portanto, a CV de 1929 aplica-se exclusivamente a contratos onerosos, embora o seu regime possa incluir as operações de transporte gratuito, quando realizadas por transportadoras aéreas.

Resulta do número 2 do mesmo preceito que a CV de 1929 se aplica ao transporte internacional, sendo este considerado como todo o transporte em que, segundo as estipulações das partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção do transporte ou transbordo, estão situados quer no território de duas Partes Contratantes, quer no território de uma só Parte Contratante, se está prevista uma escala em território de um país terceiro. Por exemplo: transporte efetuado entre Bissau – Dakar; ou Bissau – Bafatá (com escalada acordada em Dakar).

Porém, não é considerado transporte internacional o transporte efetuado entre dois pontos situados no território de um único Estado, sem uma escala acordada no território de outro Estado. Por exemplo: Transporte efetuado entre Bissau - Bafatá não afigura um transporte internacional, mas sim um transporte interno. Ao contrário, seria considerado de transporte internacional caso houvesse escala escordada, por exemplo, em Dakar, sendo este território de um outro Estado.

Com efeito, observa Hugo Ramos Alves¹⁴⁶ que não estamos perante uma noção que tenha em consideração a nacionalidade dos passageiros ou do transportador, pois, o critério orientador é puramente objectivo, o qual assenta no local de partida e de local de chegada, sendo necessário que se situem em pontos geográficos diferentes ou em países distintos.

Por isso, podemos afirmar que para a aplicação espacial da Convenção de Varsóvia 1929 e da Montreal de 1999, será necessário que o transporte internacional se realize entre locais situados nos Estados contratantes ou num Estado contratante, contanto que haja sido convencionada uma escala num outro Estado signatário ou não.

¹⁴⁶ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Em tema de direitos dos passageiros no Contrato de Transporte Aéreo*, ob. cit., pág 303.

Assim, é relevante ter em consideração a vontade expressada pelas partes no contrato de transporte, isto é, o local de partida e de chegada acordado pelas partes contratuais, pois, o regime em causa visa proteger a confiança legitimamente depositada na aplicabilidade do Direito convencional¹⁴⁷.

Conforme refere Calaim Lourenço¹⁴⁸, o regime de responsabilidade civil do transportador na Convenção de Varsóvia de 1929, assenta (i) na responsabilidade limitada do transportador com fundamento em culpa presumida (cfr. artigo 22.º) (ii) na possibilidade de o transportador se eximir de responsabilidade, contando que ilida a presunção de culpa que sobre si impende se provar que tomou as medidas necessárias para evitar a produção de dano (cfr. artigo 20.º), (iii) na faculdade de o transportador atenuar ou afastar a responsabilidade na eventualidade de demonstrar que o dano foi por culpa da pessoa lesada que causou o dano ou para ele contribui (cfr. artigo 21); (iv) responsabilidade “ilimitada” do transportador quando o dano resulte de dolo ou culpa grosseira do operador, recaindo, neste caso, o respectivo *onus probandi* a cargo do lesado (cfr. artigo 25.º).

4. Compatibilidade e incompatibilidade das normas nacionais, comunitárias com o regime convencional¹⁴⁹

Na verdade, o carácter internacional do transporte aéreo justifica a complexidade na determinação de Direito aplicável ao contrato de transporte aéreo, pois as suas

¹⁴⁷ Neste sentido cfr. **CASTELLO – BRANCO BASTOS**, *Direito dos transportes*, ob. cit., 307. Também cfr. **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, *Do contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador*, ob. cit., pág. 32, segundo o qual (...) “na definição de transporte aéreo internacional, aquilo que determina a natureza internacional do transporte é a vontade acordada pelas partes contratantes no contrato de transporte. Tal acontece não no sentido de que as partes possam livremente convencionar que o contrato deva ser internacional ou doméstico, mas antes no sentido de que é a vontade manifestada na escolha dos pontos de partida e de destino, e eventuais escalas, que irá permitir a subsunção, ou não, às normas que ditam a natureza internacional do transporte. Assim, se havia sido prevista uma escala noutro Estado e dessa escala dependia a natureza internacional do transporte, este não deixará de o ser se o transportador, na execução daquele, vier, por razões operacionais, suprimir a referida escala.” Ainda, **SAMIRA BENBOUBKER**, *Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l’égard de son passager*, ob. cit., pág. 15, segundo a qual “La coexistence du système varsovien et de la Convention de Montréal nous amène à parler d’un droit conventionnel”.

¹⁴⁸ Cfr. a síntese do **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do transportador aéreo internacional no transporte de pessoais*, ob. cit., pág. 392.

¹⁴⁹ Para maiores desenvolvimentos sobre o assunto, cfr. **DÁRIO MOURA VICENTE**, *A Convenção de Montreal sobre o Transporte Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 197 a 225, (pág. 213ss); Também no mesmo sentido Cfr. **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional – De Varsóvia (1929) a Montreal (1999)*;

operações envolvem contactos com dois ou mais Estados, sendo necessário, pois, determinar a lei internacionalmente competente para regular o contrato.

Em regra, o quadro normativo hierarquicamente superior (nomeadamente a CV de 1929, a CM de 1999 e os Regulamentos Comunitários) prevalece sobre o quadro normativo interno, traduzindo nestes termos uma pacífica compatibilização entre referidas normas¹⁵⁰. No entanto, recorde-se que a CM de 1999 não vincula formalmente a Guiné-Bissau, mas nada impede a sua aplicabilidade prática na ordem jurídica Guineense à luz das normas do direito comunitário (vide o artigo 217.º do Regulamento n.º 08/2013/CM/UEMOA, de 26 de Setembro de 2013) e também direito internacional privado (vide os artigos 41.º e 42.º, ambos do CC).

Ora, relativamente à compatibilização entre as Convenções (CV de 1929 e CM de 1999) e os Regulamentos Comunitários, importa referir, tal como frisamos anteriormente, que de acordo com artigo 217.º¹⁵¹ do Regulamento da UEMOA, o contrato de transporte aéreo de passageiros é regido pela Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, pela Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, em Montreal, em 28 de maio de 1999, e por qualquer convenção ou protocolo que o modifique ou complemente e que possa ser utilizado para transporte nos Estados Membros, mesmo que o transporte não seja internacional na aceção desta Convenção.

Decorre do exposto que o referido Regulamento alargou o âmbito de aplicação do Direito convencional (CV de 1929 e CM de 1999) em matéria de transporte de passageiros e seus bens, e, por conseguinte, limitou o alcance das normas do Direito

¹⁵⁰ Cfr. **DÁRIO MOURA VICENTE**, *A Convenção de Montreal sobre o Transporte Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 197.º - 225.º, (pág. 213) segundo o qual “é entendimento dominante na doutrina portuguesa que o Direito Internacional tem valor supralegal, ou seja prevalece sobre a lei interna, anterior ou posterior” Afirmando ainda que “o primado não suprime, no entanto, a necessidade de articular, ou conjugar, o Direito Internacional como o Direito Interno na regulação das mesmas situações da vida”. Também, **SAMIRA BENBOUBKER**, *Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l’égard de son passager*, ob.cit., pág. 104. (hal.archives.ouvertes.fr).

¹⁵¹ Cfr. Artigo 217.º do referido Regulamento.

interno dos Estados-Membros da União que regulam o transporte aéreo, as quais passam aplicar-se, como aludimos anteriormente, aos casos meramente residuais.

Assim, em virtude desse alargamento, as normas convencionais (CV 1929 e CM 1999) passaram a disciplinar não só as operações do transporte internacional, mas também os transportes aéreos comunitários e, ainda, os transportes aéreos internos¹⁵². O que equivale a dizer que no âmbito da UEMOA verifica-se a consagração de dualidade de regime do contrato de transporte aéreo.

Contudo, importa sublinhar a existência de um regime uniforme específico relativo à responsabilidade civil do transportador aéreo em caso de acidente (Regulamento n.º02/2003/CM/UEMOA, de 20 de março), cujo regime se assemelha ao instituído pela Convenção de Montreal de 1999.¹⁵³

Na verdade, a realidade *supra* descrita pode traduzir-se em situações de insegurança jurídica quanto a determinação do direito aplicável, podendo, em última análise, conduzir às situações de *forum shopping*. Contudo, dispõe o artigo 55.º da CM de 1999, que a Convenção de Montreal de 1999 prevalece sobre quaisquer regras aplicáveis ao transporte aéreo internacional¹⁵⁴.

¹⁵² Neste sentido conclui **PAZ MARTIN**, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, *ob. cit.*, que “ (...) Derecho comunitario ha asumido una importante función extendiendo la aplicación de las normas contenidos en el CM 1999, en materia de transporte aéreo internacional de persona e sus equipajes, al transporte aereo internacional y nacional de los Estados miembros”

¹⁵³ Nos termos do qual o transportador aéreo responde pelos danos pessoais (morte, ferimento e lesão corporal ao passageiro) até montante de 100.000 DSE e, ultrapassado esse limite o transportador poderá exonerar-se total ou parcialmente a sua responsabilidade, mediante a prova de causas de exclusão. Ainda Importa sublinhar que o artigo 53/2 da Convenção de Montreal permite a assinatura da Convenção pelas organizações regionais de integração económica.

¹⁵⁴ No sentido similar, afirma **SOULEYMANE DIARRA**, *La responsabilité contractuelle du transporteur aérien en droit malien: Originalité ou application des sources internationales?* Doctoral these, 2018, pág. 27, (orbilu.uni.lu), que “nous pensons qu’on ne devrait plus parler de la Convention de Varsovie, elle devrait mourir de sa belle mort, laissant place à la Convention de Montréal plus adaptée aux besoins changeants de la société”. Também, **LAURENT CHASSOT**, *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international entre conflit et complémentarité*, Thèse Berne, 2012, éd. Schutless, citado por **SAMIRA BENBOUBKER**, *ob.cit.*, pág. 16., segundo o qual “ (...) lorsque la Convention de Montréal et la Convention de Varsovie sont simultanément applicables, la Convention de Montréal l’emporte selon l’article 55 de cette dernière”.

Além disso, o facto de o Direito convencional regular apenas alguns aspetos do transporte aéreo internacional, leva-nos a concluir que o regime comunitário e o direito convencional não se excluem, mas complementam-se entre si¹⁵⁵.

Nas situações internacionais não reguladas pelas normas convencionais, deve-se ter em consideração as regras do direito internacional privado¹⁵⁶ ou ainda as condições gerais da IATA.¹⁵⁷⁻¹⁵⁸

Face ao exposto, podemos concluir que as normas aplicáveis à responsabilidade civil do transportador aéreo de passageiro não devem ser vistas apenas numa perspectiva hierarquizada, mas também numa lógica de complementaridade¹⁵⁹.

V. A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO DE PASSAGEIROS

Em regra, a responsabilidade civil ocorre quando uma pessoa deve reparar o dano sofrido por outra, o que equivale dizer que a responsabilidade civil emerge a obrigação de indemnizar danos causados¹⁶⁰.

¹⁵⁵ Cfr. por exemplo, **DÁRIO MOURA VICENTE**, *A Convenção de Montreal sobre o Transporte Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 197 a 225, (pág. 222), relativamente à compatibilização entre o regime convencional e o regime europeu, segundo o qual “ (...) as compensações mínimas que as transportadoras aéreas devem pagar imediatamente aos passageiros em caso de recusa de embarque, nos termos dos Regulamentos n.º 195/91 e 261/2004, acrescem às estabelecidas na Convenção de Montreal, na medida em que não conflituam com esta, pois têm em vista situações não contempladas especificamente na Convenção). Com efeito, e já na perspetiva contrária, afirma **JESÚS DE PAZ MARTÍN**, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág. 95 que “(...) a pesar de esa “pacífica “convivência normativa entre el nuevo régimen convencional (CM1999) y el régimen comunitario (Reglamento (CE) 2027/97 modificado por el Reglamento (CE) 889/2002), no debe olvidarse que el “Sistema de Varsóvia” aún sigue vigente. Por tanto, hasta la completa desaparición del “Sistema de Varsóvia”, que sucederá cuando todos los Estados que lo integran hayan ratificado el nuevo CM 1999 o, respecto de los Estados comunitarios, si denunciaran el CV1929 y los demás instrumentos que lo conforman, la aplicación del Reglamento (CE) 2027/97 en supuestos en los que sea también aplicable el antiguo régimen convencional debe considerarse incompatible”;

¹⁵⁶ Neste sentido Cfr. **DÁRIO MOURA VICENTE**, *A Convenção de Montreal sobre o Transporte Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 197 a 225, (pág. 216).

¹⁵⁷ Cfr. **SOULEYMANE DIARRA**, ob. cit., pág. 27.

¹⁵⁸ No âmbito da União Europeia, as regras sobre a determinação da lei aplicável às obrigações contratuais são reguladas pelo Regulamento (CE), N.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008.

¹⁵⁹ Cfr. **SOULEYMANE DIARRA**, ob. cit., pág. 22. Também no mesmo sentido, **SAMIRA BENBOUBKER**, ob. cit., pág. 119.

Com efeito, a responsabilidade civil, pressupõe sempre um dano que é suportado pelo titular da esfera jurídica onde ocorreu, que é imputado a outrem. Assim, a responsabilidade civil surge como excepção ao princípio geral (*carum sentit dominus*) de que os danos são suportados pelo titular da esfera jurídica onde ocorrem. Para que a imputação do dano seja feita à esfera jurídica alheia, é necessário que sejam verificados determinados pressupostos.

Entretanto, no que tange ao contrato de transporte aéreo, o transportador cumpre a sua obrigação quando tiver realizado a respectiva prestação, que consiste na colocação de passageiro e sua bagagem no local de destino combinado, de forma segura e no tempo acordado.

Nesse sentido, podemos afirmar que o contrato transporte aéreo visa a obtenção de um resultado concreto, pelo que será relevante saber se o passageiro transportado chegou ou não incólume ao destino acordado.

Assim, haverá incumprimento do contrato de transporte aéreo quando tal não suceda. Ou seja, na eventualidade de sobrevirem danos, será concitado o regime da responsabilidade do transportador em causa, o qual será analisada à luz das disposições aplicáveis¹⁶¹.

1. O regime interno

1.1 Responsabilidade pelos danos pessoais (morte e lesão corporal) causados em caso de acidente.

I. Conforme referimos anteriormente, o transporte aéreo interno ou doméstico é regulado no CAGB, aprovado pela Lei n.º 8/2018, de 30 de Abril e também pela CV de 1929, nos termos do artigo 195.º/1, *in fine*, do CAGB.

¹⁶⁰ Cfr. Artigo 562 e ss do CC.

¹⁶¹ Cfr. HUGO RAMOS ALVES, Direito Aéreo – *Uma introdução*, ob. cit., pág 503.

Assim, decorre do artigo 17.º da CV de 1929 que “*o transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque*”. Em termos praticamente similares, dispõe o 230.º do CAGB que “*o transportador é responsável pelos danos causados por acidente ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque, de que tenha resultado morte ou lesão corporal ou psíquica de passageiro*”.

Resulta do *supra* exposto que, o transportador só responde pelos danos *morte, lesão corporal* e no caso do CAGB¹⁶², *psíquico*, sofridos pelo passageiro em caso de acidente a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque, contanto que exista um nexó causal entre os danos em causa e o acidente. O que equivale a dizer que o transportador responde exclusivamente por esses danos (*morte, ou lesão corporal ou psíquico*) quando os mesmos derivam directamente de acidente¹⁶³.

Importa salientar que os termos consagrados no CAGB, CV de 1929 e CM de 1999 são quase similares. Assim, nos termos do artigo 230.º do CAGB¹⁶⁴, artigo 17.º da CV de 1929¹⁶⁵ e artigo 17.º/1 da CM de 1999¹⁶⁶, o transportador é responsável pelo dano (ou prejuízo no CV de 1929) causado em caso de morte, ferimento (expressão suprimida no CAGB e na CM de 1999) ou outra lesão corporal de um passageiro, sendo certo que “dano ou lesão corporal” constituem o fundamento da responsabilidade do transportador.

¹⁶² Importa salientar que os termos consagrados no CAGB, CV de 1929 e CM de 1999 são quase similares. Assim, nos termos do artigo 230.º do CAGB, artigo 17.º da CV de 1929 e artigo 17.º/1 do CM de 1999 o transportador é responsável pelo dano (ou prejuízo no CV de 1929) causado em caso de morte, ferimento (expressão suprimida no CAGB e na CM de 1999) ou outra lesão corporal de um passageiro, sendo certo que “dano ou lesão corporal” constituem o fundamento da responsabilidade do transportador. Porém, a imprecisão permanece em relação ao significado da expressão ou termo “lesão corporal”, que pode induzir a várias interpretações.

¹⁶³ Cfr. **BELÉN FERRER TAPIA**, *El Contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad*, ob. cit., pág. 188ss.

¹⁶⁴ Cfr. Artigo 230.º do CAGB

¹⁶⁵ Cfr. Artigo 17.º da CV de 1929

¹⁶⁶ Cfr. Artigo 17.º da CM de 1999

Porém, a imprecisão permanece em relação ao significado da expressão ou termo “lesão corporal”, que pode induzir a várias interpretações. Para Souleymane Diarra¹⁶⁷, essa imprecisão muitas vezes incentiva certos passageiros, vítimas de danos puramente psicológicos, após seqüestros de aviões ou tomada de reféns, a pedirem uma indenização à transportadora.

Entretanto, não obstante o “*accidente*” constituir a condição principal de responsabilidade do transportador, a verdade é que nenhum dos instrumentos normativos (CV de 1929 e CAGB) logrou definí-lo. Assim, segundo a doutrina a expressão “*accidente*”, pode ser encarado em sentido restrito¹⁶⁸ e também em sentido amplo¹⁶⁹. Em sentido restrito o termo “*accidente*” corresponde a ocorrência a bordo de avião de um evento incomum, inesperado e imprevisível¹⁷⁰. Como ilustrativo desse entendimento, importa trazer à colação o caso *Air France v. Saks*¹⁷¹: “Neste caso, Valerie Saks, na descida para Los Angeles num voo proveniente de Paris, sentiu uma forte pressão e dor na orelha esquerdo, dor essa que continuou após a aterragem. Pouco tempo depois, Valerie Saks consultou um médico, que conclui pela surdez permanente do ouvido esquerdo, motivo pelo qual intentou uma acção alegando que sua perda auditiva foi causada por manutenção e operação negligentes do sistema de pressurização do avião em que realizou o transporte, sem que, no entanto, em algum momento tenha informado a tripulação da *Air France* relativamente às dores. Perante este pleito o tribunal decidiu que apenas há lugar a responsabilidade do transportador se o dano do passageiro for causado por um evento ou acontecimento inesperado ou incomu, externo ao passageiro”¹⁷². Já no sentido amplo, o termo “*accidente*” é encarado como qualquer evento que seja exterior e alheio à esfera de actuação do passageiro¹⁷³. Em abono desse

¹⁶⁷ Cfr. SOULEYMANE DIARRA, *ob. cit.*, pág. 50.

¹⁶⁸ Em abono desse entendimento, Cfr. RENÉ H. MANKIEWICZ, *The liability regime of the international air carrier*, *ob. cit.*, pág. 147.

¹⁶⁹ Cfr. JESUS DE PAZ MARTIN, *ob. cit.*, pág. 383, Também, CALAIM LOURENÇO, *A limitação de responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, *ob., cit.*, pág. 444. Ainda UIS TAPIA SALINAS, *Derecho aeronáutico*, *ob. cit.*, pág. 272. Ainda, no mesmo sentido, PABLO MENDES DE LEON, *Introduction to air law*, Tenth Edition, Wolters Kluwer, pág. 189 ss.

¹⁷⁰ Cfr. RENÉ H. MANKIEWICZ, *The liability regime of the international air carrier*, *ob. cit.*, pág. 147

¹⁷¹ Cfr. HUGO RAMOS ALVES, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, *ob., cit.*, pág. 507.

¹⁷² Cfr. HUGO RAMOS ALVES, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, *ob., cit.*, pág. 507.

¹⁷³ Cfr. CALAIM LOURENÇO, *A limitação de responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, *ob., cit.*, pág. 444.

entendimento, cabe trazer à colação o caso *Husain v. Olympic Airways*¹⁷⁴, no qual o Supremo Tribunal de Justiça norte – americano considerou como acidente o dano resultante de um ataque de asma sofrido por um passageiro devido à inalação do fumo de tabaco de outro passageiro.

Na realidade, independentemente da posição do sentido em questão, parece-nos legítimo afirmar que a concretização da expressão “*acidente*” deve ter em consideração a circunstância de cada caso e a realidade do próprio passageiro, contanto que seja qualquer evento danoso alheio à esfera de actuação deste, o que permitirá assim tutelar interesses dos utilizadores de transporte aéreo e harmonizar os dois sentidos.

Outrossim, analisando o elemento literal das referidas normas, pode-se notar que, tanto a CV de 1929 como o CAGB adoptam uma interpretação extensiva quanto aos danos resultantes de acidente, incluindo assim no seu âmbito o ressarcimento não só de danos físicos, mas também de danos morais ou psíquicos. Sendo certo que os danos físicos (*morte ou lesão corporal*) não suscitam questões interpretativas, facto que não acontece em relação aos danos morais ou psíquicos.

Assim, ancorado no entendimento da generalidade da doutrina¹⁷⁵ que afasta do âmbito da CV de 1929 a indemnização de danos morais “*puros*”, admitindo apenas aqueles danos que sejam acompanhados de lesões corporais, não nos parece despidendo sufragar a interpretação restrita dos artigos 17.º da CV de 1929 e 230.º do CAGB, admitindo no escopo dessas normas apenas o ressarcimento de danos morais ou psíquicos ligados a lesão corporal. Pois, conforme adverte Sean Gates¹⁷⁶, a facilidade de comprometer a responsabilidade do transportador aéreo por danos morais, pode levar a “*fraudes*”, susceptíveis de colocar em risco a viabilidade de empresas emergentes.

¹⁷⁴ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *ob. cit.*, pág. 444

¹⁷⁵ Cfr., por exemplo, **BELÉN FERRER TAPIA**, *El Contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad*, *ob. cit.*, pág. 192ss. Também, **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do transportador aéreo internacional*, *ob. cit.*, pág. 454. Ou ainda, a jurisprudência americana no caso *Eastern Airlines V. Floyd*, 23 *Aviation cases* 17, 367, que interpretou de forma restrita o artigo 17.º da CV de 1929, fundamentando que a expressão francesa “*lésion corporelle*” corresponde a tradução inglesa “*bodily injury*” e ainda ressalta o facto de o texto de 1929 não visava danos psíquicos.

¹⁷⁶ Cfr. **SEAN GATES**, *La Convention de Montréal 1999*, RFDAS n.º 212, 1999, pág. 444, citado por **SAMIRA BENBOUBKER**, *ob.cit.*, pág. 60.

No entanto, à luz de outros normativos internos, nada impede o ressarcimento de danos morais que não induzam a lesão corporal, contanto que sejam levados em consideração os critérios próprios do sistema de responsabilidade de transportador¹⁷⁷.

Por outro lado, estabelece o artigo 17.º da CV de 1929 e também o artigo 230.º do CAGB que “ (...) *quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque e desembarque*”.

A este propósito, importa sublinhar que o artigo 230.º, n.º 2, alínea a) e b) do CAGB determina que as operações de embarque compreendem o período em que passageiros se encontram sob as ordens do transportador, ao passo que as de desembarque compreendem o momento em que os passageiros deixam de estar sob as ordens do transportado¹⁷⁸.

Neste caso, podemos verificar que o arco de responsabilidade do transportador compreende o período de embarque até o desembarque da aeronave. Assim, para efeito da delimitação desse período, Silvio BUSTI¹⁷⁹ sugere que devemos ter em considerações as circunstâncias concretas de cada caso, como por exemplo, a dimensão e estrutura de cada plataforma aeroportuária, do sistema de acesso e controlo de circulação de passageiros.

No entanto, para Gerardo Mastrandrea¹⁸⁰, as operações de embarque iniciam a partir do momento em que o passageiro entra na esfera de influência e controlo do transportador, o que normalmente coincide com a retirada do cartão de embarque, mas que pode realmente incluir ficar na fila no portão de embarque antes da entrega do cartão. Correlativamente, o término das operações de desembarque parece poder coincidir facilmente com a saída do passageiro da esfera de controlo do transportador, ou seja,

¹⁷⁷ Quanto ao sistema próprio de responsabilidade do transportador, **Cfr. JANUÁRIO COSTA GOMES, Sobre o sistema próprio de responsabilidade do transportador de mercadorias**, in temas de Direito dos Transportes IV, Almedina, 2019, pág. 493 ss. Também, **JESUS DE PAZ MARTIN, ob. cit.**, pág. 383.

¹⁷⁸ Cfr. n.º 2, alínea a) e b) do artigo 230.º do CAGB.

¹⁷⁹ Cfr. **SILVIO BUSTI, Contratto di trasporto aereo, ob. cit.**, pág. 422 ss. No mesmo sentido, **JESUS DE PAZ MARTIN, ob. cit.**, pág. 386.

¹⁸⁰ Cfr. **GERARDO MASTRANDREA, L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero**, in **LEOPOLDO TULLIO** (a cura di), *la nuova disciplina del trasporto aereo*, Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, 2006, pág. 73 a 79 (pág. 75).

com a entrada na parte aberta ao público do terminal de desembarque. No sentido similar sustenta Paz Martin¹⁸¹ que o referido período corresponde o momento durante o qual o passageiro permanece na esfera de actividade do transportador aéreo, sendo este o parâmetro fundamental para aferir o arco temporal da responsabilidade deste. Em abono desse entendimento, importa trazer à colação o caso *Evangelinos v. Trans World Airlines*¹⁸², no qual o tribunal norte – americano considerou que operação de embarque não é sinónimo de ficar na fila para embarque, a qual, *a priori*, “terá início com a chamada de passageiros para embarque”¹⁸³.

Tendo presente a argumentação de Paz Martin, podemos concluir que o transportador será responsável sempre que, no referido período temporal, ocorra qualquer evento danoso alheio à esfera de atuação do passageiro, provocando -lhe danos *morte ou lesão corporal e psíquica*, sendo certo que sempre que passageiro tiver a possibilidade de entrar em contacto com o público ou retomar a sua liberdade de actuação estará fora desse arco temporal, por isso fora do âmbito de responsabilidade do transportador¹⁸⁴. Conforme sustenta Calaim Lourenço¹⁸⁵, “a responsabilidade do transportador deverá subsistir sempre que o passageiro, cumprindo com as instruções específicas do transportador, permaneça num local supervisionado por este, pelos seus funcionários ou dependentes”.

II. No entanto, o transportador não será responsável se provar que o dano resultou da culpa do passageiro lesado ou se o mesmo para ele contribui ou ainda se provar que a morte ou lesão se deve exclusivamente ao estado de saúde do passageiro¹⁸⁶.

De igual modo, o transportador não será responsável se provar que tomou todas as medidas indispensáveis para evitar o dano ou atenuar o seu efeito¹⁸⁷.

¹⁸¹ Cfr. **JESUS DE PAZ MARTIN**, *ob. cit.*, pág. 386 ss. Ainda, no mesmo sentido, Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, *ob. cit.*, pág. 510 ss, segundo o qual (...) o período temporal de responsabilidade do transportador tem início a partir do momento em que o passageiro está no campo de influência do transportador”.

¹⁸² Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma Introdução*, *ob., cit.*, pág. 511.

¹⁸³ *Idem*, pág. 511.

¹⁸⁴ Cfr. **HUGO RAMOS ALVES**, *Direito Aéreo – Uma introdução*, *ob., cit.*, pág. 510.

¹⁸⁵ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, *ob. cit.*, pág. 450.

¹⁸⁶ Cfr. Artigo 21.º da CV de 1929 e também Artigo 247.º do CAGB

Atendendo ao acima exposto, é correcto afirmar que o referido preceito consagra três causas de exclusão de responsabilidade e, para que o transportador possa invocar essas causas é necessário, primeiramente, identificar a causa concreto do dano e de seguida, demonstrar que a referida causa e os seus efeitos não seriam evitáveis¹⁸⁷. Assim, podemos afirmar, no tocante aos danos pessoais, que o regime em causa consagra o princípio de responsabilidade do transportador com a culpa presumida.

Ademais, o diploma em causa comina com a nulidade qualquer cláusula contratual tendente a afastar da responsabilidade o transportador ou que estabeleça o limite indemnizatório inferior ao que estiver legalmente fixado¹⁸⁸, configurando deste modo uma norma imperativa, não podendo ser afastada por vontade das partes.

Sendo certo que, em qualquer caso, essa nulidade não prejudica a existência do próprio contrato, pois este não é cominado na globalidade pela nulidade da cláusula de exclusão de responsabilidade¹⁸⁹.

III. Todavia, o transportador não poderá exonerar ou limitar a sua responsabilidade quando o dano causado derivar de facto doloso ou negligência consciente sua ou de qualquer outra pessoa que esteja na sua dependência, agindo no exercício das suas funções¹⁹⁰.

IV. O CAGB não consagra expressamente o limite indemnizatório de responsabilidade do transportador. Contudo, é importante referir que o regime em causa procedeu à extensão do regime plasmado na CV de 1929. Assim sendo, os limites de

¹⁸⁷ Cfr. Artigo 20.º da CV de 1929 e 248.º do CAGB

¹⁸⁸ Em sentido convergente, veja-se, por exemplo, **NUNO MANUEL CASTELLO – BRANCO BASTOS**, *Direito dos Transportes, ob. cit.*, pág. 319.

¹⁸⁹ Cfr. Artigo 234.º da CAGB e também o Artigo 23.º da CV de 1929

¹⁹⁰ Cfr. Artigo 234.º /3 do CAGB e também o Artigo 23.º do CV de 1929

¹⁹¹ Cfr. Artigos 249.º, 195.º/1, ambos do CAGB e, ainda o Artigo 25.º da CV de 1929.

responsabilidade estabelecidos na CV de 1929 serão igualmente aplicáveis no âmbito do transporte aéreo doméstico, conforme referimos anteriormente¹⁹².

Assim, em caso de *morte, lesão corporal e psíquica*, o transportador responde pelo montante máximo de 125.000 francos (aproximadamente 5.000.000 Fcfa) por passageiro. Contudo, em termos gerais, as partes no contrato de transporte podem elevar ou excluir o referido montante¹⁹³.

Com efeito, é imposto ao transportador o dever de pagamento de adiamento no valor equivalente a 25% da indemnização devida e, não tendo o referido diploma fixado o prazo para o efeito, por isso, é nosso entendimento que o valor em causa deve ser pago dentro de um prazo razoável, atendendo as circunstâncias de cada caso¹⁹⁴.

Além disso, importa ainda salientar a consagração da obrigatoriedade de contratação de seguros como forma de garantir a reparação de danos pessoais e materiais, sendo certo que a não contratação de seguros implicará a suspensão de exercício de direitos de exploração de atividade de transporte concedidos para o efeito¹⁹⁵.

1.2. Responsabilidade pelo atraso

I. É comumente associado ao transporte aéreo a característica de rapidez e celeridade, sendo certo que o transportador se obriga perante o passageiro a transportá-lo de um lugar por outro incólume e de acordo com tempo acordado. Assim, podemos considerar o cumprimento do horário como uma obrigação decorrente do contrato, o qual vincula o transportador, sendo o atraso como incumprimento do horário de transporte.

Decorre do 19.º da CV de 1929 que “*o transportador é responsável pelo prejuízo resultante dum atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadorias*”. No

¹⁹² Com efeito, determina o artigo 24.º da CV de 1929 que qualquer acção de responsabilidade (nos casos previstos nos artigos 17.º, 18.º, e 19), por qualquer título que seja, não pode ser exercida senão nas condições e com os limites previstos na Convenção.

¹⁹³ Cfr. Artigo 22.º, n.º 1 “*in fine*”. Porém, importa assinalar que no CC a indemnização é fixada pelo montante do dano.

¹⁹⁴ Cfr. o artigo 235.º do CAGB.

¹⁹⁵ Cfr. os artigos 328.º ss do CAGB.

mesmo sentido, dispõe o artigo 232.º do CAGB, que “*no transporte aéreo de passageiros, bagagens e mercadorias, o transportador é responsável pelos danos causados pelo atraso*”¹⁹⁶.

Ora, à semelhança do que dissemos relativamente a ausência da definição do termo acidente, importa igualmente referir que o regime interno (CAGB e CV de 1929) também não curou da definição do conceito de atraso e nem estabeleceu o tecto indemnizatório de responsabilidade¹⁹⁷.

Na linha de Calaim Lourenço¹⁹⁸, o atraso reporta-se-á a todas aquelas situações em que é superado o horário acordado de chegada ao destino, independentemente da causa que o motivou, e, segundo o mesmo autor a pontualidade é aferida pelo reencontro cronológico entre o horário previsto de chegada e o momento efectivo em que ela se verifica. Assim, podemos asseverar que qualquer dilação temporal traduz um incumprimento do contrato, que pode justificar a responsabilidade do transportador aéreo.

Na realidade, vários factores tais como greves de tripulantes, outros trabalhadores de aeroporto, troca de aeronaves por razões técnicas e questões meteorológico têm conduzidos à ocorrência de atraso, com os danos associados. Assim, é oportuno indagar se qualquer atraso (por mínimo que seja) pode traduzir a responsabilidade do transportador?

A resposta é certamente negativa, pois, só existirá a responsabilidade do transportador quando do atraso resultar danos para o passageiro, o que traduz a responsabilidade do transportador por culpa presumida¹⁹⁹. Aliás, decorre claramente da letra da referida

¹⁹⁶ Cfr. o artigo 19.º do CV de 1929.

¹⁹⁷ De igual modo o artigo 19.º da CV, limitou-se apenas a declarar a responsabilidade do transportador, mas não estabeleceu, expressamente, qualquer limite indemnizatório. Perante essa realidade, **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 496.º defende que “a referência que o artigo 22.º da CV faz ao transporte de pessoas deverá, pois, ser interpretada no sentido da aplicação desse quantum respondeatur aos danos provenientes de atraso”

¹⁹⁸ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, ob. cit., pág. 491.

¹⁹⁹ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, ob.cit., pág. 492, segundo o qual “ (...) só existirá a responsabilidade quando do atraso sobrevenham danos para o passageiro”.

disposição que o transportador é responsável quando do atraso resultar danos, ao contrário, o transportador não será responsável.

Entretanto, qual será o momento relevante do atraso (será na partida ou na chegada)?

Em resposta, a doutrina tende a considerar, para efeito da responsabilização do transportador, o atraso na chegada, ou seja, só é relevante quando se verificar à chegada, excluindo-se deste modo quaisquer indemnização por *meros atrasos na partida ou nas escalas*²⁰⁰.

Outrossim, defende a doutrina²⁰¹ que, nos casos em que o horário não seja plasmado no contrato de transporte, deve-se observar o que determinam usos e costumes relativos ao tipo de operação em causa.

II. Ainda, é pertinente saber a que título o transportador pode excluir ou limitar a sua responsabilidade no caso de dano resultar do atraso?

Em resposta a esta questão, importa assinalar que, *a imputação, exoneração e limitação*, constituem princípios próprios do *sistema de responsabilidade do transportador*, sendo *característica natural e universal do direito dos transportes*²⁰².

Ora, considerando que o artigo 195.º do CAGB procedeu à extensão do regime estabelecido na CV de 1929 para o direito interno, assim sendo, não nos parece despicienda admitir que o regime estabelecido no referido diploma relativamente as causas de exoneração, atenuação e limitação de responsabilidade serão igualmente aplicáveis no âmbito do transporte aéreo interno ou doméstico.

²⁰⁰ Cfr., por exemplo, CALAIM LOURENÇO, *ob. cit.*, pág. 494, segundo o qual “o atraso deverá ser determinado por referência ao momento em que finalizam as operações de transporte e o passageiro é desembarcado”.

²⁰¹ Cfr. CALAIM LOURENÇO, *ob. cit.*, pág. 492.

²⁰² Cfr. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, in *Temas de Direito dos Transportes*, Almedina, pág. 7 a 61, (pág. 32).

Assim, no transporte de pessoas, em caso de prejuízo resultante de atraso, o transportador responde até 125.000 francos Poincaré (aproximadamente 5.000.000 Fcfa) por passageiro. No entanto, para efeito da exoneração de responsabilidade, é necessário levar em consideração às especificidades circunstâncias do cada caso em concreto e no apuramento do nexo de causal entre atraso e dano²⁰³.

Além disso, é sabido que o regime de atraso se encontra igualmente consagrado no artigo 7.º do Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de março, sendo certo que o referido Regulamento estabelece a compensação mínima a favor do passageiro em caso de atraso, independentemente da ocorrência do dano.

No entanto, conforme aludido *supra*, no regime de atraso consagrado no artigo 19 do CV de 1929 e também no artigo 232.º do CAGB, o transportador responde pelo atraso só quando do mesmo resultar dano, ou seja, deve existir nexo de causalidade entre o atraso e o dano para que transportador reponda perante o passageiro. Enquanto que, o regime de atraso consagrado no artigo 7.º do Regulamento 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de Março, traduz uma compensação mínima ao passageiro em virtude de atraso considerável ou seja a partir de certo momento, independentemente do dano, sendo certo que o regime em causa configura uma obrigação de natureza legal imposta ao transportador²⁰⁴.

1.3. Responsabilidade pela perda e extravio de bagagens.

Referimos anteriormente que no contrato de transporte aéreo de passageiro transportador assume a obrigação de transportar o passageiro e a respectiva bagagem de um lugar para outro incólume, por isso, se diz que o transporte de bagagem apresenta-se como uma operação acessória ao transporte de passageiro²⁰⁵.

²⁰³ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *ob. cit.*, pág. 498.

²⁰⁴ Com efeito, estabelece o artigo 10 do referido Regulamento que “ Les dispositions du présent Règlement s’appliquent sans préjudice de toute action en responsabilité civile que pourrait exercer le passager devant les juridictions compétentes”.

²⁰⁵ Neste sentido, afirma **GUSTAVO ROMANELLI**, *ob. cit.*, pág. 63 ss, que “Anche il trasporto di bagaglio consegnato è infatti caratterizzato dal suo indissociabile legame con il trasporto di persona, senza del quale esso non può sussistere e del quale esso segue in ogni caso le sorti”.

Em geral, a bagagem registada distingue-se da bagagem não registada ou de mão, sendo certo que relativamente aos danos sobre a bagagem registada impende sobre transportador a presunção de culpa, a qual pode ser afastada nos termos do artigo 20º e 21º da CV de 1929. Com respeito à bagagem não registada, ao contrário da CV de 1929, a CM de 1999 dispõe claramente que “ *no caso de bagagem não registada, incluindo objectos pessoais, o transportador é responsável se o dano for causado com culpa do transportador, seus trabalhadores ou agentes*”. Assim, não impende sobre o transportador qualquer presunção da culpa em relação aos danos sobre a bagagem não registada, bastando apenas a prova da sua culpa, a qual incumbe o passageiro lesado²⁰⁶.

Porém, afirma R.H. Mankiewicz²⁰⁷ que esse facto pode ter sido verdade em 1929, quando a Convenção foi concluída, mas a situação hoje é muito diferente. Agora, a transportadora prescreve o tamanho, o número e o conteúdo das peças que o passageiro pode trazer a bordo e pode até atribuir um local especial para elas. Segue-se que o transporte de bagagem de mão é um dos objectos do contrato de transporte, com o resultado de que danos podem ser reclamados no âmbito do contrato. Com efeito, conclui o referido autor que os artigos 19.º, 20.º, 21º, 25 a 29 aplicam-se também à bagagem de mão”.

Determina a CV de 1929 que o transportador responda quando o dano tenha ocorrido no período durante o qual as bagagens se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo duma aeronave, quer em qualquer outro lugar em caso de aterragem fora dum aeródromo²⁰⁸.

²⁰⁶ Neste sentido, afirmar **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, *ob. cit.*, pág. 587 que “o facto de a bagagem ficar à guarda do passageiro implica que o transportador apenas seja responsável com fundamento na prova da culpa ... tratando de bagagem não registada, a responsabilidade do transportador apenas é susceptível de se colocar quando o dano se verifique a bordo ou durante qualquer das operações de embarque ou desembarque”.

²⁰⁷ Cfr. **R.H. MANKIEWICZ**, *ob. cit.*, pág. 166 ss

²⁰⁸ Cfr. Artigo 18.º da CV de 1929. Ainda, relativamente a concretização do termo “período de transporte aéreo” vide, entre outras, a jurisprudência americana –*Shahmoradian v. British Airways*, 28 Avi 15,288 (United States District Court for the Central District of California, 2001), julgamento relativo à importação de tapete persa, em que o tribunal julgou que os bens se devem considerar à guarda do transportador não obstante a sua transferência para a posse dos serviços de alfândiga situados no aeroporto. In **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, *ob. cit.*, pág. 538 e ss)

Tratando-se de perda (total ou parcial) de bagagem registada, a responsabilidade do transportador não pode exceder a quantia de 250 francos Poincaré por quilogramas, que corresponde a USD 20 (aproximadamente 10.000 Fcfa), por quilograma, salvo se existir uma declaração especial de interesse feito pelo passageiro ou outro interessado e mediante o pagamento de uma taxa suplementar. Todavia, no caso de bagagem não registada, a responsabilidade do transportador é limitada a 5.000 francos (aproximadamente 200.000 Fcfa) por passageiro.

No entanto, o referido limite de responsabilidade pode ser afastado sempre que se prove que o prejuízo provém de dolo ou culpa equiparável do transportador ou seus trabalhadores e agentes, quando estes tenham actuado no exercício das suas funções.

Assim, em caso de avaria ou deterioração de bagagem, o passageiro ou interessado deve, por escrito, apresentar a reclamação imediatamente depois da descoberta da referida avaria ou deterioração e, quando muito, num prazo de três dias, a contar da data do seu recebimento. Em caso de atraso, a reclamação deve ser feita o mais tardar nos catorze dias, a contar do dia em que a bagagem tiver sido posta à sua disposição²⁰⁹.

Todavia, o recebimento da bagagem registada sem qualquer reclamação constitui presunção de que a mesma foi entregue em bom estado e de harmonia com o título de transporte²¹⁰. Sendo que certo a não apresentação de reclamação dentro dos prazos previstos implica a caducidade de qualquer acção contra o transportador, salvo se for por culpa deste²¹¹.

²⁰⁹ Cfr. Artigo 26.º/2 da CV de 1929 e Artigo 236.º do CAGB.

²¹⁰ Cfr. Artigo 26.º/1 da CV de 1929 e Artigo 237.º do CAGB

²¹¹ Cfr. Artigo 26.º /4 da CV de 1929 e Artigo 238.º do CAGB. O artigo 27.º da CV de 1929, estabelece que, em caso de morte do devedor, a acção de responsabilidade, nos limites previstos pela presente Convenção, exerce-se contra os seus sucessores. Ainda, *vide* a jurisprudência americana - caso *Hewlett Knitting Mills, Inc. v. Flying Tiger Line, Inc.*, 18 Avi 18, 098; 669 S.W. 2d 412 (Texas Court of Appeals, Fifth Supreme Judicial District at Dallas, 1984), na qual o tribunal declarou improcedente a acção de responsabilidade instaurada contra o transportador com fundamento em atraso no transporte aéreo de mercadoria por não terem sido cumpridos os pressupostos do artigo 26.º da CV de 1929. No mesmo sentido, vide, o caso – *Highlands Ins. Co. v. Trinidad & Tobago (BWIA) Airways*, 739 F. 2d 536 – United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, 1984 – in **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, *ob. cit.*, pág. 550 e ss).

Por último, cumpre assinalar que, o transportador não será responsável, se provar que ele e seus trabalhadores e agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhes era impossível tomá-las ou que o prejuízo prove dum erro de pilotagem, de condução da aeronave ou navegação ou ainda se provar que o dano provém da culpa do lesado²¹². E, no caso de não lograr ilidir a referida presunção, responde pelos danos ou prejuízos causados, nomeadamente pelo dano resultante da perda total ou parcial de bagagem.

2. Regime Comunitário

2.1. Responsabilidade por danos pessoais causados em caso de acidente

Aludimos anteriormente que a responsabilidade do transportador aéreo por danos pessoais é regulada pelo Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA²¹³, tendo este como objeto a responsabilidade do transportador aéreo em caso de acidente.

Nos termos do referido Regulamento o termo “*acidente*” é entendido como um evento relacionado com a aeronave, do qual resulta *morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal* ao passageiro²¹⁴. Com efeito, note-se facilmente que o Regulamento em causa consagra, entre outras matérias, a interpretação extensiva que inclui no seu âmbito o ressarcimento não só de danos físicos, mas também de danos morais, também uma aceção restrita do conceito de acidente, pois relaciona-o à utilização de aeronave.

Face ao exposto, parece-nos inaceitável acudir uma interpretação dessa natureza, pois a mesma deixaria desprotegido os utilizadores do transporte aéreo, pelo que pugnamos pela interpretação ampla do conceito de acidente como qualquer evento que seja exterior e alheio à esfera de atuação do passageiro, o qual deve ser concretizado tendo

²¹² Cfr. Artigos 20.º e 21.º da CV de 1929.

²¹³ Cfr. Artigo 1 do Regulamento n.º 2 /2003/CM/UEMOA. De acordo com o artigo 205.º do CCAV, o referido Regulamento aplica-se quando “l’exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public ou départ, à destination ou à l’intérieur du territoire communautaire est soumise à autorisation préalable de l’administration de l’aviation civile, dans le respect des dispositions de la réglementation communautaire et de la Décision de Yamoussoukro”.

²¹⁴ Cfr. Artigo 1.º, alínea a) do referido Regulamento.

em consideração à realidade do próprio passageiro, abstraindo-se de quaisquer outros factores tais como operações de aeronave.

No sentido similar assinala Souleymane Diarra²¹⁵, que a UEMOA mantém um modelo de redacção desatualizado que apenas aumentará a incerteza jurídica. Ainda, para este autor um conceito mais moderno de *lesão corporal* deve emergir, excluindo qualquer interpretação extensiva²¹⁶.

O Regulamento em apreço determina igualmente que o transportador será responsável quando tal evento ocorra entre o momento de embarque do passageiro e momento de desembarque, ou seja, arco temporal de responsabilidade do transporte ocorre entre o momento de embarque e desembarque do passageiro.

À imagem da CV de 1929, este Regulamento não curou definir “embarque” e “desembarque”, sendo certo que não é despiciendo sublinhar a configuração física dos aeroportos comunitários é diversa, o que torna difícil lograr uma definição unitária para a expressão “embarque e desembarque”²¹⁷.

Conforme estabelecido no seu considerando 7, o referido Regulamento visa, entre outras medidas, a protecção de interesses de utilizadores de transporte aéreo e um nível adequado de indemnização, tendo em consideração o princípio de reparação de dano.

Nesse sentido, o transportador aéreo responde pelos danos pessoais (*morte, ferimento e lesão corporal ao passageiro*) até montante de 100.000 DSE (aproximadamente 80.000.000 Fcfa)²¹⁸ e, ultrapassado esse limite o transportador poderá exonerar-se total ou parcialmente a sua responsabilidade, mediante a prova de causas de exclusão.

²¹⁵ Cfr. **SOULEYMANE DIARRA**, ob. cit., pág 56.

²¹⁶ Cfr. **ALFREDO ANTONINI**, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in **LEOPOLDO TULLIO** (a cure di), *la nuova disciplina del trasporto aereo*, Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, 2006, pág 81 a 95 (pág. 85ss),

²¹⁷ Para mais desenvolvimento sobre o âmbito temporal de responsabilidade do transportador, cfr. entre outros, **GERARDO MASTRANDREA**, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, ob. cit., pág 73 a 79 (pág. 75ss),

²¹⁸ O autor Senegalês, **I. K. DIALLO**, *l'UEMOA et Transport Aérien*, in *Bulletin de transport multimodal*, n.º 1, pág.8, citado pelo **SOULEYMANE DIARRA**, ob. cit., 34, teceu, entre outras críticas, a manutenção da referência “DTS” no Regulamento da UEMOA, relativo à responsabilidade do

Assim, é legítimo afirmar que Regulamento em causa apresenta um sistema binário de responsabilidade ou seja, a responsabilidade em dois níveis:²¹⁹, No primeiro nível, o transportador responde independentemente de culpa pela morte, ferimento ou lesão corporal ao passageiro até o montante de 100.000 DSE (aproximadamente 80.000.000 Fcfa), configurando neste caso uma responsabilidade “quase” objetiva e limitada do transportador, ao passo que no segundo nível, ultrapassado o referido montante, ele responde de forma ilimitada e por culpa presumida.

Analisando o regime comunitário nos termos em que consagra a responsabilidade pelos danos causados em caso de morte ou lesão corporal de passageiros em dois níveis (two-tier system), note-se que o mesmo é idêntico ao regime instituído pela Convenção de Montreal de 1999²²⁰. Em síntese, importa referir que a CM de 1999 consagra igualmente um duplo regime de responsabilidade do transportador: i) O transportador responde por danos pessoais provocados ao passageiro até o montante de 100.000 DSE, independentemente de culpa, (artigo 17.º, n.º1 e 21.º, n.º1), o que configura uma responsabilidade objectiva e limitada, e, ii) ultrapassado esse montante, ele responde de forma ilimitada e por culpa presumida (artigo 21.º, n.º 2), o que configura uma responsabilidade subjectiva e ilimitada. Relativamente aos danos provocados pelo atraso de passageiros o limite de responsabilidade é de 4.150 DSE (aproximadamente 3.290.950 Fcfa) por passageiro²²¹. Tratando-se de destruição, perda, avaria ou atraso de bagagens, a responsabilidade está limitada a 1000 DSE (aproximadamente 793.000 Fcfa) por passageiro.

transportador aéreo, considera inoportuna essa referência e em comparação, o referido autor salienta o facto de nenhum texto da União Europeia ter a referência DTS, mas sim EURO.

²¹⁹ Conhecido igualmente por two tier liability system.

²²⁰ Cfr. **ALESSANDRO ZAMPONE**, *La limitazione del debito vettore*, in **LOEPOLDO TULLIO** (a curia di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, 2006, pág. 187 a 222, (pág. 194); Também **CHRISTOPHE PAULIN**, *Présentation de la Convention de Montréal, Colloque “Transport aérien”*, Toulouse 2, avril 2004, RFDAS, vol.23, pág.264, citada pela **SAMIRA BENBOUBKER**, *ob. cit.*, 58., “dit à propôs de la Convention de Montréal qu’il s’agit d’une Convention humaniste: son objectif et son apport principal sont d’améliorer la situation des victimes d’accidents”

²²¹ Cfr. o artigo 22.º/1 da CM de 1999

Além disso, nos termos do referido Regulamento os transportadores aéreos ficam obrigados a ter um seguro de responsabilidade civil, cujo montante deverá ser até 100.000 DSE, ou outro montante equivalente²²².

Ainda, nos termos do Regulamento o transportador comunitário deve proceder o adiantamento de indemnização em valor não inferior a 15.000 DSE (aproximadamente 12.000.000) até 15 dias²²³.

Tendo em consideração o exposto *supra*, conclui-se que relativamente à responsabilidade do transportador por danos pessoais, o Regulamento em apreço afasta-se do regime plasmado na Convenção de Varsóvia de 1929, e, tende a aproximar-se do regime plasmado na Convenção de Montreal de 1999.

Outrossim, importa ainda destacar o Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de março, que regula o regime de indemnização e assistência aos passageiros em caso de recusa de embarque, de cancelamentos e atrasos consideráveis dos voos.

Saliente-se que, as duas principais matérias (recusa de embarque e cancelamentos do voo) não têm previsão legal quer na Convenção de Varsóvia de 1929 quer na Convenção de Montreal de 1999.

Na verdade, a realidade *supra* exposta representa um autêntico mosaico normativo, que impõe um esforço de articulação, que deverá ter em consideração os elementos de conexão em presença com vista a determinação da norma efectivamente aplicável em termos concretos.

2.2. Exoneração de responsabilidade do transportador aéreo

²²² Cfr. o artigo 3.º, n.º 1, alínea b) do Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA.

²²³ Conforme adverte **SAMIRA BENBOUBKER**, *ob. cit.*, pág. 83 “le versement d’une avance a été repris par la Convention de Montréal, son objectif n’est pas l’indemnisation du passager mais de pouvoir faire face aux besoins immédiats suite à un accident aérien. C’est-à-dire de permettre en cas de décès le rapatriement du corps, le déplacement de la famille. En cas de blessures, d’assurer le règlement des frais médicaux si la personne ne dispose pas d’une couverture sociale suffisante”

Conforme aludimos *supra*, por danos pessoais (*morte e/ou lesão corporal*) ocorridos em consequência de acidente de aviação a bordo de aeronave ou durante as operações de embarque e desembarque, o transportador é responsável até ao montante de 100.000 DSE (aproximadamente 80.000.000 Fcfa), independentemente de culpa. Ultrapassado esse limite, transportador pode exonerar-se da sua responsabilidade, caso prove que os danos não foram causados por negligência sua ou dos seus trabalhadores ou ainda que os prejuízos em causa resultem de culpa exclusiva do passageiro lesado.

Neste sentido, podemos inferir que o referido Regulamento institui duas causas de exoneração de responsabilidade do transportador em caso de acidente, a saber: i) prova de que o dano não é devido a negligência do transportador ou ato ou omissão de sua parte e dos seus agentes; e/ou ii) prova de que dano foi por culpa exclusiva ou contributiva do lesado. Assim, o transportador querendo excluir a sua responsabilidade terá que primeiro identificar em concreto a causa do dano e de seguida provar que o mesmo não seria evitável.

Outrossim, decorre do seu artigo 3.º, n.º 1 que a responsabilidade das transportadoras aéreas da união por danos sofridos em caso de *morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal* por um passageiro em caso de acidente não está sujeita a quaisquer limites financeiros definidos por lei, convenção ou contrato, o que equivale dizer que o referido Regulamento inculca a ideia da supressão dos limites indemnizatórios, pois a responsabilidade do transportador aéreo não está sujeito a quaisquer limites de responsabilidades estabelecidos por lei, convenção ou contrato.

2.3. Jurisdição competente

Havendo dano ao passageiro resultante de acidente, este pode intentar a acção seja perante o tribunal competente de um dos Estados Membros da União, do tribunal da sede do transportador aéreo, do estabelecimento principal deste ou tribunal do local de destino²²⁴.

²²⁴ Cfr. Artigo 7.º do Regulamento.

Note-se que o Regulamento em causa mantém a competência jurisdicional da Convenção de Varsóvia de 1929, consagrando assim quatro *princípios da competência jurisdicional*. O que equivale a dizer que o passageiro lesado dispõe de quatro instâncias jurisdicionais para intentar a acção contra o transportador.

No entanto, em comparação com o regime da CM de 1999, note-se que relativamente a danos pessoais (morte ou lesão corporal), a referida convenção admite o *quinto princípio*, que é o tribunal do local da residência principal e permanente do passageiro no momento de acidente.

2.4. Prazo para intentar acções

Conforme estabelece o artigo 8.º do Regulamento, a acção de responsabilidade contra o transportador deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte²²⁵.

Conforme assinala Dário Moura vicente²²⁶ não se trata de prazo prescricional, mas sim de caducidade, *como tal não sujeito a suspensão nem interrupção*. Para Manuel Januário da Costa Gomes²²⁷, no que concerne a caducidade “a relação contratual cessa pela ocorrência superveniente de um facto jurídico stricto sensu, como por exemplo o decurso de um determinado prazo”

Note-se ainda que, tal como referido no Regulamento, também na CV de 1929²²⁸ e na CM de 1999²²⁹, o prazo para a propositura de acções de responsabilidade contra o transportador são igualmente de dois anos.

²²⁵ Cfr. Artigo 8.º do Regulamento. Também, cfr. o artigo 29.º da CV de 1929 e artigo 35.º da CM de 1999. Porém, nos termos do artigo 498.º do CC “o direito de indemnização prescreve no prazo de três anos, a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete, embora com o desconhecimento da pessoa do responsável e da extensão integral dos danos ...”

²²⁶ Cfr. **DÁRIO MOURA VICENTE**, *A Convenção de Montreal Sobre o Transporte Aéreo Internacional*, ob., cit., pág. 196 a 223 (pág. 221).

²²⁷ Cfr. **MANUEL JANUÁRIO DA COSTA GOMES**, *Contratos comercial em geral*, ob., cit., pág. 83.

²²⁸ Cfr. o artigo 29.º da CV de 1929

²²⁹ Cfr. o artigo 35 da CM de 1999

3. Regime de Direito Material Uniforme (Convenção de Varsóvia 1929)

3.1. Responsabilidade pela morte e ofensas corporais

Conforme decorre do artigo 17.º da CV de 1929 “*o transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque*”²³⁰

Decorre deste normativo a responsabilização do transportador nos casos de morte ou lesão corporal. Ou seja, o transportador aéreo de passageiros responde quando na execução do contrato de transporte, em consequência de um acidente e por culpa sua, resultar a morte, ferimentos ou outras lesões corporais ao passageiro. A CV de 1929 consagrou o princípio da responsabilidade do transportador aéreo por danos pessoais e materiais em caso de acidente.

Assim, acompanhando Calaim Lourenço²³¹, a aplicação do regime da responsabilidade civil ao transportador assenta em quatro pressupostos cumulativos, a saber:

“*i) A existência de um contrato de transporte aéreo em aeronave que será necessariamente internacional para os casos submetidos à tutela do SV e da CM de 1999.; ii) da ocorrência de um “acidente” na aceção dos artigos 17 da CV de 1929 e CM de 1999; iii) da ocorrência de danos de natureza pessoal iv) e do nexo de causalidade entre o acidente e os danos*”. Sendo que a aplicação do regime comunitário será irrelevante a consideração de critérios geográficos uma vez que se atenderá, exclusivamente, à condição de transportadora comunitária. Poderá, pois, tratar-se de um contrato de transporte aéreo doméstico ou internacional

²³⁰ Importa notar que em matéria de responsabilidade do transportador aéreo o regime comunitário afigura uma extensão do regime convencional, sobretudo da Convenção de Montreal, pois consagra um sistema binário de responsabilidade (*two tier liability system*), sendo certo a responsabilidade objetiva, ocorrendo danos pessoais em acidente a bordo ou durante as operações de embarque e de desembarque, o transportador aéreo responde até um determinado montante, independentemente de culpa, porém ultrapassado montante o transportador responde com a culpa presumida. (vide artigo 3.º n.º 2 do Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA).

²³¹ Cfr. NUNO CALAIM LOURENÇO, *A limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional no Transporte de pessoas – De Varsóvia a Montreal*, ob.cit., págª 387 a 530, págª (428);

O contrato de transporte aéreo é considerado internacional quando todo o transporte em que, segundo as estipulações das partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção do transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Partes Contratantes, quer no território de uma só Parte Contratante, contanto que esteja prevista uma escala em território de um país terceiro²³².

Assim sendo, sempre que os elementos de conexão aqui referidos sejam preenchidos estaríamos perante o contrato de transporte aéreo internacional.

Ora, no que concerne ao segundo pressuposto, importa assinalar que o transportador aéreo de passageiros só será responsável pelos danos provocados aos passageiros (*morte, ferimentos ou lesões corporais*) quando os mesmos provirem de um *acidente*, isto é o transportador é unicamente responsável em relação aos danos pessoais que resultam diretamente do *acidente* e não quaisquer outros danos²³³.

Assim, pode-se afirmar que a morte ou lesão corporal ao passageiro em consequência de acidente produzido *a bordo de aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque* constituem as causas da responsabilidade do transportador aéreo²³⁴.

Na verdade, a expressão “*acidente*” é de certo modo duvidosa, pois é polisémica²³⁵. Neste sentido, importa sublinhar que nem a Convenção de Varsóvia e muito menos

²³² Cfr. n.º 2 da CV de 1929 e também o n.º 2 do artigo 1.º da CM de 1999)

²³³ Neste sentido assinala **JESÚS DE PAZ MARTIN**, Responsabilidad en el transporte Aéreo internacional, *ob. cit.*, pág.^a. 383 que “cualquier hecho danoso de los señalados (muerte o lesión corporal) no está amparado por el régimen de responsabilidad establecido en el CV 1929 y en el CM 1999, **sino únicamente aquellos que tienen como causa un accidente**” (Negrito e sublinhado nosso);

²³⁴ Cfr. **JESÚS DE PAZ MARTIN**, Responsabilidad en el transporte Aéreo internacional, *ob. cit.*, pág. 383.º segundo o qual “ (...) la muerte o lesión corporal son los hechos danosos que dan lugar a responsabilidad del transportista”; Também no mesmo sentido cfr. **RENÉ H. MANKIEWICZ**, The liability regime of the international air carrier, *ob. cit.*, pág. 140.º ss, segundo o qual “the carrier is liable for the death or wounding of a passenger or any other lélion corporelle (bodily injury or personal injury) to him, provided it was caused by na accident occurring on board the aircraf or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”;

²³⁵ Assim, reconhece **LUIS TAPIA SALINA**, *Derecho aeronáutico*, *ob. cit.*, pág 624 segundo o qual “La interpretación del término accidente resulta dificultosa tanto por su caracter amplio como porque su

outros instrumentos de Direito material uniforme consagraram uma definição do termo *acidente*²³⁶, pelo que se impõe um esforço no sentido de proceder à sua concretização conceptual.

Para já, é importante assinalar que em termos doutrinários e jurisprudenciais não há uma convergência quanto à delimitação da expressão “*acidente*”. Assim sendo, existe uma corrente que a interpreta de forma ampla e outra que a encara de forma restrita.

Na perspectiva ampla, destaca-se, entre outros, Jesús de Paz Martín²³⁷, segundo o qual o termo “*acidente*” corresponde a qualquer evento danoso alheio à esfera de atuação ou ação do passageiro, abstraindo-se de quaisquer considerações que o caracteriza como um evento *inesperado, incomum e repentino*.

Já, na perspectiva restrita, René H. Mankiewicz²³⁸ considera “*acidente*” como um evento, umas circunstâncias físicas, que inesperadamente ocorre não de acordo com o curso normal das coisas, sendo que a ocorrência a bordo de um avião de evento normal, esperado não pode ser considerado um acidente. Assim, para o referido autor o termo acidente corresponde a ocorrência a bordo de avião de um evento incomum, inesperado e imprevisível.

No entanto, face ao exposto *supra* pensamos que a delimitação e concretização conceptual da expressão “*acidente*”, deve, antes de tudo, ter em consideração as circunstâncias de cada caso, devendo ser perspectivado face à realidade do próprio

significado puede ser diferente según los principios jurídicos y legislación nacional que el Tribunal competente haya de aplicar”

²³⁶ Cfr. **BELÉN FERRER TAPIA**, *El contrato de transporte aéreo de pasajeros*, ob.cit., pág.^a. 165 ss;

²³⁷ Cfr. **JESUS DE PAZ MARTIN**, *responsabilidad en el transporte aereo internacional*, ob. cit., pág. 383.

²³⁸ Cfr. **RENÉ H. MANKIEWICZ**, *The liability regime of the interntional air carrier*, ob. cit., pág.^a 147;

passageiro lesado²³⁹, conquanto que possa ser chamada a *lex fori*, para lograr essa tarefa, tendo em conta essas circunstâncias e conforme os ditames da CV de 1929²⁴⁰.

Assim, parece-nos legítimo comungar a posição de Paz Martin, que encara acidente como qualquer evento exterior e alheio à esfera de atuação do passageiro, independentemente de quaisquer outras considerações relacionadas com a operação de aeronave ou de riscos da nevegação aérea, pois só assim se poderá melhor tutelar os interesses dos utilizadores de transporte aéreo e lograr uma solução uniforme²⁴¹.

No sentido similar aponta a jurisprudência norte – americana. Com efeito, destacamos, por exemplo, o caso *Husain v. Olympic Airways*, em que resultou o dano em consequência de um ataque de asma sofrido por um passageiro devido à inalação do fumo de tabaco de outro passageiro, no qual o Supremo Tribunal de Justiça norte-americana concluiu, caracterizando o evento como “*acidente*” nos termos e para os efeitos do artigo 17.º da CV de 1929 uma vez que cabia à tripulação obviar à produção do evento, impedindo o fumo a bordo²⁴².

Quanto ao terceiro requisito, cumpre notar que a referida disposição aponta três situações que dão lugar a responsabilidade do transportador, isto é transportador é responsável quando da sua conduta resultar *morte, ferimentos e outras lesões* ao passageiro em consequência de acidente de aviação.

²³⁹ Neste sentido assinala **SILVIO BUSTI**, *la responsabilidad per danni all persona nel trasporto aereo, Trasporto Aereo e Tutela del Passageiro Nella Prospettiva Europea*, in a curi di Laura Masala e Elisabetta G. Rosafio, Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli Industriali della Provincia di Sassari, Giuffrè Editore, 2006, pág^a. 61 -104, (pág 64.º); Também **CALAIM LOURENÇO**, *a limitação de responsabilidade do transportador aéreo internacional*, *ob. cit.*, pág^a 385.º a 543.º, (pág^a 444).

²⁴⁰ Cfr. **SILVIO BUSTI**, *la responsabilidad per danni all persona nel trasporto aereo, Trasporto Aereo e Tutela del Passageiro Nella Prospettiva Europea*, *ob. cit.*, pág^a 64.º; que assinala que “... **alle nozioni e definizioni valide per la lex fori**...” ainda salienta na pág^a 65.º que “... per l’applicabilità della normativa internazionale uniforme si richiede espressamente che l’accident in questione intervenga mentre il passeggero si trova a bordo dell’aeromobile od è impegnato nelle operazioni di imbarco sbarco. Non è invece necessario che si tratti di hazard of air travel, non potendosi pretendere che siano il leso od i suoi aventi diritto a dimostrare situazioni di anormalità del servizio aereo”. (**Negrito e sublinhado nosso**).

²⁴¹ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do transportador aéreo internacional*, *ob. cit.*, pág^a. 444;

²⁴² Vide, **CALAIM LOURENÇO**, *ob. cit.*, pág. 444.

À semelhança do que dissemos relativamente a ausência da definição do termo *acidente*, importa igualmente referir que nem a CV de 1929 e muito menos outros instrumentos de direito material estabeleceram o alcance conceptual dos referidos danos (*morte, ferimentos e outras ofensas corporais*), não obstante constituírem causas da responsabilidade do transportador.

Na verdade, no que concerne a morte e ferimentos parece não suscitar grandes dúvidas quanto ao seu alcance conceptual, pois não implicam um esforço interpretativo. Porém, o mesmo não ocorre com a expressão “*lesão corporal*”, pois a mesma encerra um sentido vago e amplo, suscetível de implicar um esforço interpretativo enorme. Assim, torna-se pertinente equacionar o alcance conceptual dessa expressão (*lesão corporal*).

Neste particular, importa assinalar que em geral a expressão “*lesão corporal*” é interpretada de forma ampla, abarcando outros danos que não sejam meramente físicos, tais como doenças cardíacas ou outras doenças mentais derivados de lesão. Portanto, há uma tendência no sentido de integrar os danos psicológicos entre aqueles que podem dar lugar a indemnização no transporte aéreo.

Neste sentido, assinala Luis Tapia Salinas²⁴³, que dentre os danos que dão origem à responsabilidade são incluídas as lesões no sentido amplo, deixando para os tribunais a tarefa de apurar, por via interpretativa, o alcance e significado dos mesmos. Com efeito, segundo o referido Autor para efeito de indemnização deverão compreender danos patrimoniais e também danos não patrimoniais ou morais sofridos pelo passageiro²⁴⁴ em consequência de um acidente.

Porém, parece-nos que por via da interpretação literal do artigo 17.º da Convenção de Varsóvia não restam dúvidas de que apenas os danos físicos (morte ou lesão corporal) é que são abrangidos por esta norma, sendo certo que quaisquer outros que não induzam a

²⁴³ Cfr. **LUIS TAPIA SALINAS**, *Derecho aeronáutico*, 2ª Edición, Actualizada y ampliada, ob. cit., pág. 624.

²⁴⁴ No mesmo sentido assinala **CALAIM LOURENÇO**, A limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional, ob. cit., pág. 453 “ (...) deverão ser considerados todos os tipos de danos efetivamente sofridos pelo passageiro em consequência do acidente. Significa isto que para além das lesões corporais deverão igualmente ser ressarcidos os danos morais e os prejuízos económicos derivados da lesão corporal, i.e. os danos indirectos”.

lesão corporal deverão ser excluídos desse regime, podendo contudo os referidos danos (danos morais) ser tutelados à luz do Direito interno²⁴⁵.

Importa ainda que o dano ocorrido em virtude de acidente se produza no período temporal da responsabilidade do transportador, ou seja a *bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque*, sendo de considerar a bordo de aeronave o interior da mesma e, relativamente as referidas operações importa o momento em que o passageiro se encontra *sob controlo e vigilância* do transportador e termina quando o passageiro já se encontrar fora desse *controlo ou vigilância* de transportador, isto é, que o dano ocorra no arco temporal da responsabilidade deste ou na *esfera da sua atuação*²⁴⁶, sendo determinante a liberdade de decisão do próprio passageiro no estabelecimento dos referidos momentos²⁴⁷.

²⁴⁵ Neste sentido assinala **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *Responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág.^a 382 ss. Também sustenta **RENÉ H. MANKIEWICZ**, *The liability Regime of the Internacional Air Carrier, a Commentary on the presente Warsaw system*, ob.cit., pág.^a 147, que “ (...) article 17 is construed as referring to physical injury only ”. Ainda no sentido similar cfr.**ALFREDO ANTONNI**, *Il dano risarcibile nel trasporto di persone*, in **LEOPOLDO TULLIO** (a cura di), *la nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, 2006, pág. 87e ss. Ainda, **Cfr. CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., pág. 386 a 544 (pág. 454), segundo o qual “ (...) deverão ser considerados todos os tipos de danos efectivamente sofridos pelo passageiro em consequência do acidente ...ao invés será excluída a tutela do regime uniforme sempre que o distúrbio mental não acarrete qualquer consequência negativa para o organismo do passageiro ... O estado de ansiedade, de angústia ou medo só deverá ser atendível quando implique uma alteração substancial do sistema nervoso que induza a lesão corporal”. Também Cfr. **CARLOS ALBERTO NEVES DE ALMEIDA**, *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, ob.cit., pág.^a 509;

²⁴⁶ Neste sentido Cfr. **BELÉN FERRER TAPIA**, *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidade*, ob. cit., pág. 174; Também **RENÉ H. MANKIEWICZ**, *The liability Regime of the Internacional Air Carrier, a Commentary on the presente Warsaw system*, ob. cit., pág. 149. Ainda, cfr. **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *Responsabilidad en el transporte aereo internacional*, ob. cit., pág.^a 386, segundo o qual “ (...) el análisis acerca de la determinación de un daño dentro delas operaciones de embarque o desembarque debe realizarse atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso ... El parámetro fundamental debe fijarse en la esfera de actividad del empresário transportista aéreo ... durante la ejecución de una instrucción proveniente del transportista aunque sea durante la espera en la terminal del aeropuerto”. Também, **MICHEL DE JUGLART**, *Traité de Droit Aérien*, Tome 2, 2, Édition, 1992, pág.^a 376ss; E, **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do transportador aereo internacional*, ob. cit., pág.^a 385 a 544, (pag.^a 445 ss), segundo o qual “a noção de embarque e desembarque, para efeitos do artigo 17.º da CV e da CM, deverá ser delimitada por um critério funcional associado à prestação contratual da transportadora que determine, no âmbito das operações de transporte em decurso, uma efectiva sujeição e conformação do passageiro às instruções por ela emanadas e bem assim ao seu controlo e vigilância de tal modo que a sua capacidade dedecisão e liberdadede actuação se vejam condicionadas por aquelas mesmas operações”.

²⁴⁷ Cfr. **BELÉN FERRER TAPIA**, *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidade*, ob. cit., págs. 172 e 174.

Por último, importa igualmente frisar que a responsabilidade do transportador por danos pessoais implica a existência de um nexo de causalidade entre o acidente e os danos.

Com efeito, assinala Neves de Almeida que “*no transporte aéreo de pessoas tem ainda inerente um elo de conexão específica entre a causa do dano, enquanto o risco específico e particular do transporte aéreo e a execução deste*”, pelo que ficam excluídos no âmbito da responsabilidade do transportador acidente que não apresenta qualquer elo de ligação específica com os riscos próprios da atividade de transporte aéreo”²⁴⁸.

Assim, podemos afirmar que a CV de 1929 consagra um sistema de responsabilidade subjetiva com culpa presumida do transportador, pois ele presume-se responsável pelos danos que causar a passageiros até prova em contrário²⁴⁹.

3.2. Responsabilidade pelo atraso

É sabido que a rapidez e a celeridade constituem características do transporte aéreo, facto que o confere um certo privilégio face aos demais modos de transportes²⁵⁰,

O conceito de atraso reporta-se a um referencial temporal, na medida em que quando se fala do atraso é na perspectiva de haver uma divergência relativamente a um determinado período de tempo²⁵¹.

²⁴⁸ Cfr. **CARLOS NEVES DE ALMEIDA**, *Do contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, ob. cit., pág.^a 475.; Ainda para maiores desenvolvimentos sobre o assunto Cfr. **RUI SOARES PEREIRA**, *O nexo de causalidade na responsabilidade delitual, fundamento e limites do juízo de condicionalidade*, Almedina, 2017, pág.^o 100 e ss;

²⁴⁹ É o que estabelece o seu artigo 20.º, segundo o qual o transportador não será responsável se lograr provar de que ele e seus trabalhadores tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhes era impossível tomá-las ou ainda se demonstrar que foi o passageiro lesado que causou ou contribuiu para a produção do dano (vide artigo 21.º). cfr. no mesmo sentido, **RENÉ H. MANKIEWICZ**, *The liability Regime of the Internacional Air Carrier, a Commentary on the presente Warsaw system*, ob.cit., pág.^a 92, 99 e 106. Porém, para **CALAIM LOURENÇO**, *limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., a Convenção de Varsóvia de 1929 consagra, relativamente a estes danos, um sistema de responsabilidade subjetiva impura com culpa presumida do transportador.

²⁵⁰ Cfr. **RENÉ. H. MANKIEWICZ**, *The liability regime of the international air carrier*, ob. cit., pág.^a 186. Também **DANIEL De BETTENCOURT RODRIGUES SILVA MORAIS**, *Recusa de embarque injustificado no transporte aereo internacional de passageiro: des equilíbrio dos interesses em presença?*, Revista de Direito Comercial, www.revistadedireitocomercial.com, de 2017/11/02, o qual assinala que “ não é por acaso que o transporte aéreo é escolhido, por tantos, como meio de transporte privilegiado: a sua celeridade constitui a nota dominante nessa opção”

Tal como referimos anteriormente, a responsabilidade civil do transportador aéreo internacional de passageiro emerge de um contrato de transporte aéreo, que implica para o transportador a obrigação de transportar o passageiro e sua bagagem de um determinado lugar para outro, são e salvo e no tempo acordado, ou seja pontualmente, sendo certo que o cumprimento dessa obrigação configura uma obrigação de resultado²⁵².

Assim, é necessário as partes estabelecerem um período de transporte, isto é, determinar o horário de partida e de chegada ao destino final, isto porque para determinação do cumprimento do tempo acordado será sempre imprescindível saber em que momento se deu início a execução do contrato de transporte e quando é que efectivamente o passageiro chegou ao destino final²⁵³.

Deste modo, pode-se afirmar que período de transporte também constitui um elemento essencial do contrato de transporte, na medida em que qualquer atraso traduz uma violação do respectivo contrato, a qual pode gerar para o transportador a responsabilidade civil, por cumprimento defeituoso do contrato²⁵⁴.

²⁵¹ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, A limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional, in *Temas de Direito dos Transportes*, *ob. cit.*, pág. 385 a 534, (pág 491) que “ a pontualidade aferir-se-á pelo reencontro cronológico entre o horário previsto de chegada e o momento efectivo em que ela se verifica” O mesmo autor salienta ainda que “ É a especial consideração dos horários propostos e do seu cumprimento em condições de segurança que leva o consumidor a eleger preferencialmente um meio de transporte que é ostensivamente mais oneroso do que os demais”.

²⁵² Cfr. **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *Responsabilidade en el transporte aéreo internacional*, *ob. cit.*, pág.^a 315.^a e ss; Também no mesmo sentido **Cfr. CALAIM LOURENÇO**, *ob. cit.*, pág. 385 a 534 (pag. 490); segundo o qual “ a sujeição, no transporte de pessoas, da pontualidade a um horário pré-definido de partida e de chegada implica a consideração da pontualidade como uma obrigação de resultado”.

²⁵³ Neste sentido, sublinha **FERRER TAPIA**, *El Contrato de transporte Aereo de Pasajeros*, *ob. cit.*, pág. 232 que “para poder hablar de impuntualidad y, por tanto, de retraso resulta imprescindible saber el momento en el cual debe comenzar el traslado y el momento en que este finaliza. **Asi, los horarios del transporte, esto es, el comienzo y el fin del traslado deben incluirse en el contrato.** El propio contrato debe fijar el tempo en el que se realizará el transporte y, por tanto el tempo en que el pasajero llegará a su destino. El transportista es quien pone a disposición de los pasajeros los horarios de sus vuelos de tal manera que éstos, dentro de la disponibilidad presentada, optan por el día y la hora que más les conviene para realizar el trayecto, siempre que haya asientos disponibles.”; (**Negrito e sublinhado nosso**).

²⁵⁴ Cfr. **FERRER TAPIA**, *El Contrato de transporte Aereo de Pasajeros*, *ob. cit.*, pág. 235.º; Também, **SILVIO BUSTI**, *Contratto di trasporto aereo*, *ob. cit.*, pág.^a 191 ess;

Entretanto, apesar do exposto *supra*, é importante salientar que nenhum dos instrumentos normativos que regulam o transporte aéreo curaram de definir o conceito de atraso, e, o mesmo dizer que não existe uma consagração legal do conceito do *atraso*, limitando a CV de 1929 apenas a consagrar um sistema de normas concernentes ao atraso²⁵⁵, mas sem qualquer definição.

Decorre do artigo 19.º da CV de 1929 que “*o transportador é responsável pelo prejuízo resultante dum atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadorias*”. Salvo, “se provar que ele e seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhes era impossível tomá-las”²⁵⁶.

Prevê ainda a CV de 1929 que “*se o transportador provar que o dano foi causado por culpa da pessoa lesada, ou que esta para ele contribui, poderá o tribunal, de conformidade a sua lei nacional, excluir ou atenuar a responsabilidade do transportador*”²⁵⁷.

Assim, nos termos da disciplina material uniforme, impõe-se ao passageiro que faça prova do atraso e do prejuízo sofrido por via do referido atraso, o qual assim será ressarcido²⁵⁸.

Apesar do silêncio da CV de 1929, a doutrina procurou densificar o conceito do atraso, sustentando que este se reporta às situações em que é superado o horário acordado de

²⁵⁵ Em guisa de comparação, importa salientar que na Convenção de Montreal (CM) o regime de atraso é consagrado no seu artigo 19.º que estabelece que “a transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, transportadora não será responsável pelo dano resultante de atraso se provar que ela ou seus trabalhadores ou agentes adotaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adotar tais medidas” Ainda neste sentido, é importante referir que, à semelhança da Convenção de Varsóvia, também a Convenção de Montreal não cura definir o conceito de atraso. No âmbito comunitário, é importante recordar que Regulamento Comunitário (n.º 08/2013/CM/UEMOA, de 26 de setembro), através do seu artigo 217.º, procedeu a extensão do regime da Direito material uniforme (CV e CM), sendo certo que a matéria de atraso se encontra regulado nesses instrumentos. No plano interno o regime de atraso encontra-se estabelecido no artigo 232 da Lei, n.º 8/2018, de 30 de abril.

²⁵⁶ Cfr. Artigo 20.º da CV de 1929;

²⁵⁷ Cfr. Artigo 21.º da CV de 1929.

²⁵⁸ Neste sentido, observa **JESÚS DEPAZ MARTIN**, *Responsabilidade en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág. 320 ss; que cabe ao passageiro lesado lograr a prova da existência do atraso e o prejuízo efectivo dele resultante, o qual poderá fazer mediante a demonstração ou exibição do horário estabelecido no contrato ou aquele publicado pelo transportador.

chegada ao destino, independentemente da causa que o motivou, sendo certo que o critério relevante consistirá na mera superação do horário previsto, o que traduz o incumprimento do contrato, podendo gerar a responsabilidade civil, a qual só existirá quando do atraso resultar danos para o passageiro, tal como aludimos *supra*.

Porém, alguns autores sustentam que o atraso só releva para efeitos de responsabilidade do transportador aéreo quando o horário estabelecido tenha sido ultrapassado consideravelmente ou de forma excessiva. Ainda há corrente doutrinária que sustenta uma interpretação meramente indicativa dos horários de transporte²⁵⁹.

Na verdade, não comungamos esse entendimento, na medida em que quando o transportador assume a obrigação de transportar o passageiro deverá fazê-lo nos termos acordados ou conforme usos comerciais, isto é, transportá-lo são e salvo, cumprindo pontualmente a sua obrigação, pelo que, quando o transportador coloque o passageiro no destino final, ultrapassando o tempo acordado, estará sem dúvidas perante cumprimento defeituoso dos termos contratuais.

No entanto, conforme aludimos anteriormente, não bastará que haja apenas incumprimento do horário, devendo exigir-se que o mesmo provoque prejuízos ao passageiro transportado.

Relativamente à relevância do horário, importa recordar que o núcleo central da obrigação do transportador consiste na deslocação do passageiro de um determinado local para outro no tempo acordado, sendo que nestes termos o transportador deve fornecer ao passageiro um horário de transporte, o qual deverá fazer parte das cláusulas contratuais.²⁶⁰

Neste sentido, é legítimo afirmar que o horário constante que consta de um título de transporte reveste natureza vinculativa, o que implica que o transportador deve cumprir

²⁵⁹ Cfr. **SILVIO BUSTI**, *Contratto di trasporto aereo*, ob. cit., pág^a 191 *ess.* Ainda, no mesmo sentido **GUSTAVO ROMANELLI**, *Il trasporto aereo di persona*, ob.cit., pág 237.

²⁶⁰ Neste sentido afirma **FERRER TAPIA**, *El contrato de Transporte Aereo de Pasajeros*, ob. cit, pág. 232 que “ El propio contrato debe fijar el tiempo en el que realizará el transporte y, por tanto, el tiempo en que el pasajero llegará a su destino”.

o contrato pontualmente, sob pena de mora, o que afigura um incumprimento do contrato, o qual gera responsabilidade.

Porém, quando o horário de transporte não consta no título de transporte ou nos casos em que o mesmo seja simplesmente publicitado, defende Ferrer Tapia²⁶¹, que nestes casos devemos levar em conta o tempo razoável necessário para a execução do voo contratado, tendo em conta os factores como o tipo de aeronave, as condições climáticas, a distância que deve ser percorrida e a rota.

Outrossim, discute-se o alcance interpretativo da expressão “*no transporte aéreo*” que consta na redação do artigo 19.º da CV de 1929, isto com referência ao período de transporte relevante para a responsabilidade por atraso.²⁶²

Com efeito, observa Calaim Lourenço²⁶³, que “o atraso deve ser determinado por referência ao momento em que se finalizam as operações de transporte e o passageiro é desembarcado, devendo dispensar-se o intérprete ao esforço adicional de fazer apurar o exacto período temporal em que se verifiquem as causas de tal demora, pelo que,

²⁶¹ Cfr. **FERRER TAPIA**, *EL Contrato de Transporte Aereo de Pasajeros*, *ob. cit.*, pág. 232.º; Para **CALAIM LOURENÇO**, *a limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional*, *ob. cit.*, pág.º 385 - 534 (Pág.º 493.º) “deve-se atender neste caso aos usos e costumes comerciais relativos ao tipo de operação em causa, sendo certo que sufragamos este entendimento”. Ainda sobre horários meramente publicados, assinala **CARLOS ALBERTO NEVES ALMEIDA**, *Do contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, *ob. cit.*, pág. “no contexto jurídico duma economia de mercado pura ou liberal, a questão que se levanta em foros de enquadramento no âmbito da figura pré-contratual do mero convite a contratar ou das ofertas ao público, o que permite normalmente a sua livre revogação ou modificação desde que feitas pela mesma via antes da aceitação ou contratação”;

²⁶² Importa sublinhar que a pertinência desta questão se deve ao facto de a Convenção de Varsóvia adotar soluções diversas quanto ao período de transporte relevante. Assim, quando se trata da responsabilidade por morte ou lesão corporal de passageiro a CV de 1929 consagrou como período relevante pela ocorrência de dano “abordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque” (cfr. artigo 17.º da CV de 1929); Sendo para a responsabilidade por destruição, perda ou avaria de bagagens registadas ou mercadorias relevante que o facto ocorra “durante o transporte aéreo, que compreende período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo duma aeronave, quer em qualquer outro lugar em caso de aterragem fora dum aeródromo” (cfr. artigo 18.º da CV de 1929). Quanto a responsabilidade pelo atraso a Convenção apenas se limita a expressão “(...) prejuízo resultante dum atraso no transporte aéreo...”, sem contudo adoptar um período relevante;

²⁶³ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional*, *ob. cit.*, pág.º 493. Também neste sentido assinala **NEVES DE ALMEIDA**, *Do Contrato de transporte Aéreo e a Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, *ob. cit.*, pág.º 534, segundo o qual “no transporte aereo de bagagens e de mercadorias, o que determina o atraso é entrega da bagagem ao passageiro ou da mercadoria ao destinatário, enquanto que, no transporte aereo de pessoas, o que determina esse atraso é a data e hora de desembarque no destino.

segundo o referido autor revelará o horário constante do título de transporte e a circunstância da sua superação”.

Assim, o transportador responde pelo prejuízo resultante dum atraso no transporte aéreo de passageiro e sua bagagens, salvo “se provar que ele e seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhes era impossível tomá-las”²⁶⁴.

Finalmente, podemos afirmar que a CV de 1929 consagra um sistema de responsabilidade subjetiva com culpa presumida do transportador e da limitação quantitativa de indemnização, a qual será precludida nos casos em que concorram dolo ou culpa equiparada.

3.3. Responsabilidade pela perda e extravio de bagagens

Relativamente a este ponto, importa assinalar que no transporte aéreo existem distintas modalidades de bagagens, cujo regime variam de forma considerável. Assim, destacamos a modalidade de bagagens registada e a bagagem não registada, conhecida como bagagem de mão²⁶⁵.

Na verdade, o termo bagagens não se encontra definido em nenhum instrumento de Direito uniforme²⁶⁶. No entanto, Ferrer Tapia²⁶⁷ define bagagem como “*conjunto de objectos que, protegido por cualquier classe de envoltura, guardan una directa relación con el viaje de la persona y son trasladados conjuntamente con ésta*”.

²⁶⁴ Cfr. artigo 19.º e 20.º da CV de 1929.

²⁶⁵ Para maiores desenvolvimento sobre o assunto, cfr. entre outros, **RENÉ H. MANKIEWICZ**, *The liability regime of the international air carrier*, ob. cit., pág.^a 62 e 166; **RENÉ RODIÈRE**, *Droit des transports terrestres et aérien*, troisième édition, DALLOZ, pág.^a 417 ss e **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *Responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág.^a 365 e ss; Do ponto de vista jurisprudencial cfr. Igualmente a decisão do Tribunal Provincial de Montreal (casos *Potrin v/s Eastern Airlines*, de 30 de January 1975 e *Schell Quedrue v/s Eastern Airlines*, 13 February 1975);

²⁶⁶ Nos termos do artigo 4.º n.º 1 da versão originária da Convenção de Varsóvia de 1929 de a bagagem de mão é considerado como “*pequenos objectos pessoais que ficam à guarda do viajante*” e da Convenção de Montreal de 1999 “ (...) *bagagem não registada, incluindo objectos pessoais*”, pode-se inferir bagagens como *objectos de uso pessoal do passageiro*.

²⁶⁷ Cfr. **FERRER TAPIA**, *El contrato de transporte Aéreo de Pasajero: sujetos, Estatuto e responsabilidad*, ob. cit., pág.^a 196.

Entretanto, conforme já assinalamos, no contrato de transporte o transportador assume a obrigação de colocar o objecto (passageiro e sua bagagem) transportado no local de destino, conforme acordado, pelo que impede sobre ele a obrigação de resultado. Sendo certo que a não ocorrência desse resultado, traduz o incumprimento do contrato de transporte e consequente responsabilidade.

Assim, ocorrida a destruição, perda, ou avaria de bagagens registada a responsabilidade do transportador é limitada à quantia de 250 francos Poincaré por quilogramas, salvo se existir uma *declaração especial de interesse*. Tratando - se de bagagens não registada, conhecida igualmente por bagagens de mão, a responsabilidade do transportador é limitada a 5.000 francos por viajante²⁶⁸.

Todavia, o referido limite de responsabilidade poderá ser afastado sempre que se prove que o prejuízo provém de dolo ou culpa equiparável do transportador ou dos seus trabalhadores e agentes, quando estes tenham actuado no exercício das suas funções²⁶⁹.

3.4. Exoneração e atenuação de responsabilidade

Todavia, essa responsabilidade pode ser afastada, preenchidos certos pressupostos. Com efeito, a CV de 1929 estabelece três formas através das quais o transportador pode excluir ou afastar a sua responsabilidade, i) se provar que tanto ele e os seus propositos tomaram medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhes era impossível tomá-las ou ainda se o prejuízo provém dum erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação²⁷⁰; ii) se provar que os danos foram causados por culpa exclusiva ou contributiva do lesado²⁷¹; iii) Ou no caso em que o lesado não intente a ação de responsabilidade no prazo legal a contar da data de chegada ao destino ou o dia em que a aeronave deveria ter chegado²⁷².

²⁶⁸ Cfr. Artigo 22.º da CV de 1929 e artigo 22.º da CM de 1999.

²⁶⁹ Cfr. Artigo 25.º da CV de 1929.

²⁷⁰ Cfr. Artigo 20.º n.1 e 2 da CV de 1929.

²⁷¹ Cfr. artigo 21.º CV de 1929

²⁷² Cfr. Artigo 29.º da CV de 1929

Por isso, se afirma que o artigo 20.º da CV de 1929 configura uma cláusula exoneratória geral nos termos da qual o transportador ficará exonerado da sua responsabilidade sempre que demonstre ter tomado todas as medidas que, em concreto, se mostrem adequadas, a evitar tal prejuízo ou que lhe era impossível tomá-las²⁷³.

Como se pode constatar, a expressão “*medidas necessárias*” é muito ambígua, pois desconhece-se em concreto o seu alcance conceptual. De modo a concretizar a extensão deste conceito encontramos: i) uma interpretação restrita e ii) uma interpretação ampla.²⁷⁴

Em termos restritos a expressão “*medidas necessárias*” explica-se pela identificação, em termos concretos, do evento causador do dano e consequente prova da adoção de todas as medidas necessárias e adequadas a evitá-lo, sendo certo que prova da força maior terá força liberatória se o transportador demonstrar que lhe foi impossível adotar aquelas medidas, sendo certo que só neste caso é que o transportador verá exonerada a da sua responsabilidade.

Porém, no sentido amplo a expressão “*medidas necessárias*” implica que o transportador prove a sua atuação diligente, ou seja, a diligência que o transportador demonstre ter atuado, na execução do contrato, com due diligence de um “bom transportador”²⁷⁵.

Propendemos para adoptar a interpretação restrita, pois é aquele que melhor assegura a proteção de utilizadores do transporte aéreo, pelo que é determinante para, eventual

²⁷³ Neste sentido assinala Cfr. **RENÉ H. MANKIEWICZ**, *The liability regime of the international air carrier*, ob. cit., pág. 99 ss; que “all necessary measures means all measures that a prudent carrier would have taken in order to avoid the particular accident” ... whether the carrier and his servant and agent have taken all necessary measures must be appreciated in concreto”. No mesmo sentido assinala **JESÚS DE PAZ MARTIN**, *Responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, ob. cit., pág 368 ss e ainda **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do Transportador aéreo internacional*, ob. cit., pág.^a 387 a 544,(pág. 460);

²⁷⁴ Com efeito, cfr. **ALAIN SÉRIAUX**, *La faute de transporteur*, Ed.Economica, Paris, 1998; **MAX LITVINE**, *Droit Aérien, Notions de droit belge et de droit international*, société anonyme d'éditions juridiques et scientifiques, ob. cit., Bruxelles, 1970, ambos por citação de **NUNO CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do transportador aéreo internacional*, ob. cit., pag^a. 385 a 544, (pág^a458.º);

²⁷⁵ Cf. **NUNO CALAIM LOURENÇO**, *A limitação da responsabilidade do transportador aéreo internacional*, ob.cit., pág. 385 a 544 (pág. 458);

exoneração da responsabilidade do transportador, a identificação do evento causador do danos e consequente prova da tomada de “medidas necessárias” para evitá-lo e não mera prova de atuação diligente²⁷⁶.

No entanto, sempre que o transportador não consiga lograr a prova exoneratória total ou parcial da sua responsabilidade, será responsável pelos danos provocados aos passageiros em caso de morte, ferimento ou lesão corporal. Todavia, esta responsabilidade será limitada a 125.000 francos poincaré²⁷⁷, teto máximo fixado pela Convenção de Varsóvia de 1929.

3.5. Limite de responsabilidade do transportador aéreo

Relativamente a responsabilidade do transportador por danos pessoais (*danos e ofensas corporais*) a Convenção de Varsóvia de 1929 estabelece um limite máximo de responsabilidade do transportador no montante de 125.000 francos poincaré, por passageiro.

Este montante foi revisto, tendo sido fixado no dobro ou seja para os 250.000 francos Poincaré pelo Protocolo de Haia de 1955, sendo esse o limite máximo de responsabilidade.

Quanto a responsabilidade por atraso, é importante salientar que a Convenção da Varsóvia de 1929 não estabelece expressamente o limite de responsabilidade, limitando-se apenas a instituir um sistema de responsabilidade²⁷⁸.

Entretanto, não havendo uma consagração expressa do limite de responsabilidade por atraso, a doutrina tem apontado duas interpretações possíveis: i) uma assente na

²⁷⁶ No mesmo sentido, cf. NUNO CALAIM LOURENÇO, *A limitação de responsabilidade do transportador aéreo internacional*, ob. cit. Pág. 460.

²⁷⁷ Neste particular é importante salientar que o limite de responsabilidade em causa foi posteriormente aumentado para o dobro pela Protocolo de Haia de 1955, passando a ser de 250.000 francos Poincaré (16.600 US \$).

²⁷⁸ Cfr. 19.º da CV de 1929.

responsabilidade por atraso de forma ilimitada; ii) e outra na responsabilidade por atraso encerrada como limitada.

Na verdade, não é admitir a primeira conclusão, na medida em que o princípio de limitação de responsabilidade faz parte dos princípios estruturantes do sistema de direito de transportes, e constitui um ganho histórico nesse domínio, pelo que não faz sentido admitir uma conclusão dessa.

Por isso, tem sido defendido a interpretação extensiva do artigo 22 da CV de 1929, no sentido de considerar para a responsabilidade por atraso o limite estabelecido para os danos pessoais que é de 125.000 francos, o que equivale dizer que esta limitação tanto vale para os danos pessoais (*morte e lesão corporal*), como para os danos causados pelo atraso²⁷⁹.

No que concerne à responsabilidade civil no transporte de bagagens registadas é fixado um limite quantitativo de 250 francos Poincaré por quilograma, podendo esse limite ser elevado quando as partes assim o entenderem. Com efeito, a CV de 1929 estabelece um valor máximo, mas não impede que as partes contratem outros regimes, desde que sejam mais favoráveis ao passageiro.

²⁷⁹ Neste sentido assinala, **DR. RENÉ H. MANKIEWICZ**, *The liability regime of the international air carrier*, ob. cit., pág. 109. Ainda, em guisa de comparação, importa referir que pelos danos resultantes de atraso no transporte de passageiro, a Convenção de Montreal de 1999 prevê que o regime de responsabilidade subjetiva com presunção de culpa do transportador até o montante de 4150 DSE por passageiro (Cfr. artigos 19.º e 22.º da CM 1999);

Relativamente aos danos resultantes da destruição, perda ou danificação ou atraso de bagagem registada, o transportador responde com a presunção de culpa até ao limite de 1000 DSE por passageiro (Cfr. artigos 17.º, n.º 2, 19.º e 22.º n.º2);

No que tange a bagagem não registada, a responsabilidade do transportador depende da prova de culpa pelo lesado (Cfr. artigo 17.º n.º 2 da CM de 1999).

Os limites de responsabilidade do transportador referidos supra não se aplicam se se provar que o dano resultou de acto ou omissão da transportadora, seus trabalhadores ou agentes, cometido com a intenção de causar dano ou de forma imprudente e com a consciência de que poderia provavelmente ocorrer dano (Cfr. 22.º n.º 5 da CM de 1999);

Pelo exposto decorre que a limitação de responsabilidade poderá ser excluída ou afastada sempre que o passageiro logre provar que o dano proveio de *dolo* ou de *culpa grave* do transportador ou dos seus propositos²⁸⁰.

4. A erupção do Direito do Consumo

Até aqui a nossa abordagem tem sido numa perspectiva de análise da responsabilidade civil do transportador por danos pessoais (*morte e ofensas corporais*), e também por danos resultantes de atraso, destruição, perda ou avaria de bagagem, sendo certo que estas matérias são disciplinados pelos Instrumentos de Direito material internacional uniforme e pelo Regulamento da UEMOA, designadamente as Convenções internacionais (CV e CM) e Regulamentos comunitários.

Atualmente, assiste-se com frequência a casos excessivos de recusa de embarque e até cancelamentos de voos, situações que têm afectado utentes de serviços de transporte aéreo, não só no continente africano, mas em todo mundo²⁸¹.

No entanto, analisando as Convenções de Direito material internacional uniforme verifica-se que elas são omissas quanto à regulamentação de fenómenos de cancelamento de voo e recusa de embarque²⁸².

Na verdade, as situações *supra* referidas (atrasos consideráveis, recusa de embarque ou cancelamentos de voos) não provocam lesões físicas ou patrimoniais imediatas, mas quando ocorrem não deixam provocar prejuízos aos passageiros, utentes de serviços de transporte aéreo.

²⁸⁰ Cfr. Artigo 25.º da CV de 1929;

²⁸¹ Neste sentido assinala **DANIEL SILVA MORAIS**, *Recusa de embarque injustificada no transporte aéreo internacional de passageiro: (des) equilíbrio dos interesses em presença?*, *ob. cit.*, pág. 480 a 542, (pág. 484);

²⁸² Neste sentido assinala **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional*, *ob. cit.*, pág.^a 385 a 544, (pág. 509) que “uma das lacunas mais significativas do Sistema Varsóvia – Montreal é a ausência de regulamentação da responsabilidade do transportador por inexecução do transporte, máxime em casos de recusa de embarque e cancelamento de voo. Regime convencional ocupa-se apenas ... da responsabilidade por situações de incumprimento defeituoso e tardio do transporte”

Portanto, é neste quadro que surgiu o Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de março²⁸³, como instrumento que visa assegurar a proteção de passageiro aéreo, estabelecendo regras mínimas aplicáveis em caso de recusa de embarque, cancelamento ou atrasos consideráveis voos.

No entanto, a aplicação do referido Regulamento pressupõe que: i) o passageiro seja portador de bilhete de passagem válido e ii) também que haja a confirmação das respetivas reservas para o voo em questão.

Embora não haja uma previsão legal expressa nesse sentido, é comum afirmação de que a sobrerreserva (*Overbooking*), a recusa de embarque e o cancelamento de voo traduzem casos de incumprimento definitivo do contrato de transporte²⁸⁴⁻²⁸⁵.

Importa ainda referir que, o Regulamento em causa consagra as obrigações que impendem sobre o transportador aéreo, designadamente a de pagamento de indemnização, direito à opção entre o reembolso e o reencaminhamento e a obrigação de assistência ao passageiro.

Assim, nos termos do referido Regulamento os transportadores aéreos devem fornecer a cada passageiro, a quem tenha sido recusado embarque, um impresso onde constem as regras relativas à compensação e ainda informações sobre os seus direitos, em caso de recusa de embarque, de cancelamento de voos ou de um atraso considerável²⁸⁶.

²⁸³ Cfr. Artigo 2.º do Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de março. Importa realçar que o Regulamento em causa foi inspirado no Regulamento de 4 de fevereiro de 1991, n.º 295/91/CEE, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares, sendo posteriormente revogado pelo Regulamento do Parlamento e do Conselho da EU, de 11 de Fevereiro, n.º 261/2004/CE, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos;

²⁸⁴ Neste sentido assinala **BELÉN FERRER TAPIA**, *El contrato de Transporte Aereo de Pasajeros: Sujetos, Estatuto y Responsabilidad*, ob. cit., pág. 270, que “ (...) cancelación del vuelo y la denegación de embarque ... tienen en común el de constituir sendo supuestos de incumplimiento total por parte de la compañía aérea de su obligación principal, que consiste en trasladar al pasajero a su destino”.

²⁸⁵ Cfr. **MARCELLO MAGGIOLO**, *Trasporto aereo e tutela del passeggero*, in *Trasporto Aereo e Tutela del Passagiero nella prospettiva Europea*, a cura di Laura Masala e Elisabetta G. Rosafio, l’Osservatorio di Diritto dei Trasporti, Studi di Diritto dei Trasporti, Raccolti da A. Antonini e F. Morandi, n.º 6, Guiffre Editore, 2006, pág.^a. 124 a 136 (pág.^a 125);

²⁸⁶ Cfr. Artigo 9.º do Regulamento;

4.1. Pela recusa de embarque

A recusa de embarque traduz situações em que o transportador recusa transportar o passageiro, portador de reserva confirmada e se apresenta ao embarque munido de título de transporte²⁸⁷. Assim, o transportador deve estabelecer as regras de embarque de passageiros, tendo em consideração a necessidade de protecção de passageiros, (mormente as pessoas com mobilidade reduzida e crianças não acompanhadas)²⁸⁸.

Assim, quando o transportador aéreo prevê que vai recusar o embarque a um determinado número de passageiros, deve, primeiro, encontrar voluntários que aceitam renunciar o embarque, mediante a compensação. E, não conseguindo voluntários pode o transportador recusar embarque contra a vontade de passageiro²⁸⁹.

A recusa de embarque traduz situações que podem provocar transtornos e inconveniências aos passageiros aéreos. Neste sentido, atendendo a necessidade de garantir a protecção aos passageiros recusados embarque, a UEMOA²⁹⁰ adoptou no âmbito do seu espaço geográfico um regulamento que estabelece regras mínimas de protecção dos passageiros em caso de recusa de embarque, cancelamentos e atrasos consideráveis de voos.

Decorre do artigo 4.º do referido Regulamento que o passageiro a quem tenha sido recusado embarque tem direito ao reembolso, sem penalização, do preço do bilhete de passagem correspondente à parte da viagem não realizada; reencaminhamento, no prazo mais curto, até o destino final; e reencaminhamento, numa data posterior, conforme a sua conveniência.

Adicionalmente, o passageiro a quem tenha sido recusado embarque tem direito de receber uma compensação pecuniária mínima de 100.000 FCFA se for da classe

²⁸⁷ Cfr. Artigo 7.º do Regulamento.

²⁸⁸ Cfr. Artigo 3.º do Regulamento.

²⁸⁹ Cfr. Artigo 3.º, n.º 3 do Regulamento

²⁹⁰ Importa recordar que o Direito uniforme convencional (CV 1929 e CM 1999) não regula a responsabilidade em caso de recusa de embarque e de cancelamento de voos. Porém, CAGB regula as referidas matérias (recusa de embarque e cancelamento de voo) nos artigos 241.º e 239.º, respectivamente.

económica e 200.000 FCFA quando se trata da classe executiva, para os voos até 2.500 quilómetros. E, para os voos superiores a 2.500 quilómetros indemnização é de 400.000 fcfa para classe económica e para a classe executiva será de 800.000 fcfa^{291,292}.

No entanto, os montantes em causa podem ser reduzidos em 50% sempre que o transportador proporcione um reencaminhamento até ao destino final noutro voo, cuja hora de chegada não ultrapasse três horas para além da hora programada de chegada de voo no caso de ligações até 2.500 quilómetros e cinco horas no caso de ligações de mais de 2.500 quilómetros. Estes montantes podem ser pagos um numerário ou, com acordo do passageiro, em títulos de viagem e/ou em outros serviço²⁹³.

Importa ainda referir que o transportador deve prestar a assistência, que consiste no fornecimento de custo de chamada telefónica e/ou mensagem de telefax para o local de destino, refeições e bebidas em proporção razoável ao tempo de espera e no alojamento num hotel no caso de bloqueamento por uma ou várias noites²⁹⁴.

4.2. Pelo cancelamento de voo

Existem diversas condições que podem conduzir ao cancelamento de um voo, sendo de assinalar as condições atmosféricas, greves, avarias ou problemas de manutenção de aeronave²⁹⁵, bem como fenómenos que possam por em causa a segurança do voo. Porém, ficam excluídas as razões comerciais como justificativas do cancelamento²⁹⁶.

²⁹¹ Cfr. Artigo 4.º do Regulamento.

²⁹² Com efeito, determina o artigo 4.º, n.º 6 do Regulamento que o passageiro que viaja gratuitamente ou a tarifas reduzidas, não acessíveis ao público, não tem direito a compensação pecuniária, pela recusa de embarque.

²⁹³ Cfr. Artigo 4.º, n.º 5 do Regulamento

²⁹⁴ Cfr. Artigo 8.º do Regulamento.

²⁹⁵ Cfr. **CALAIM LOURENÇO**, *A limitação de responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional*, ob. cit., pág.^a 509;

²⁹⁶ Cfr. **FERRER TAPIA**, *El contrato de Transporte Aéreo de pasajeros*, ob. cit., pág.^a 283; Também no mesmo sentido assinala **GUALDINO RODRIGUES**, *A proteção jurídica do passageiro aéreo*, in textos de Direito Aéreo, Voar é seguro? Dislivro, 2003, pág.^a 61 a 145, pág.^a 88, que “ Há, porém, que apurar se o cancelamento do voo se deve a razões de força maior ou a razões comerciais. Se a transportadora ou o operador turístico provarem que o cancelamento do voo se deveu exclusivamente a razões de força maior, não terão que indemnizar nem prestar assistência aos passageiros. Se o cancelamento do voo se deveu a razões comerciais, uma transportadora ou um operador turístico procurarão contactar os passageiros afectados a fim de lhes expor eventuais alternativas e acordar com eles as condições em que aceitem renunciar às suas reservas confirmadas”.

O cancelamento de voo está regulado pelo artigo 6.º do Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, que estabelece as regras relativas à compensação por recusa de embarque de passageiros, por cancelamento e atraso considerável de voos.

Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros afectados pelo referido incumprimento têm direito de receber assistência pelo transportador aéreo com o qual se contratou.

Deste modo, os passageiros em causa podem optar pelo *reembolso* parcial ou total do bilhete de passagem, conforme o percurso de viagem que tenham efectuado ou ainda por efectuar ou por um *reencaminhamento* para o seu destino final, em condições de transporte equivalentes e o mais rapidamente possível²⁹⁷.

Todavia, o transportador não será responsável relativamente ao pagamento de compensação pecuniária ao passageiro, se provar que o cancelamento de voo se ficou a dever a circunstâncias excepcionais, que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis²⁹⁸.

4.3. Pelo atraso considerável

Nos termos do artigo 7.º do Regulamento, apenas se preveem causas de exoneração de responsabilidade nos casos de cancelamento de voos, o que não ocorre nos casos de recusa de embarque ou atrasos, nos quais a responsabilidade subsiste ainda que o incidente seja causado por motivos de força maior.

²⁹⁷ Cfr. Artigo 6.º do Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de março; Cfr. **IGNACIO ARROYO MARTINEZ**, *Curso de derecho aéreo*, Thomson CIVITAS, Editorial Aranzadi, SA, 2006, pág.^a. 203 ss;

²⁹⁸ Cfr. artigo 6.º do Regulamento. Cfr. **FERRER TAPIA**, *El contrato de Transporte Aéreo de Pasajeros*, *ob. cit.*, pág.^a que "(...) resulta esencial la prueba que la compañía aérea aporta en relación a las circunstancias que rodean el concreto caso. Cuando la cancelación del vuelo se debe a circunstancias meteorológicas ya que no basta con que la compañía alegue que existen estas razones que impiden que el avión despegue, sino que es preciso acreditar las condiciones climáticas através de partes meteorológicos".

Sempre que for previsível que um voo se vai atrasar, em relação ao horário programado de partida, no mínimo três horas, no caso de ligações de distância inferior a 2500 quilômetros ou no mínimo de cinco horas, no caso de ligações de distância igual ou superior a 2500 quilômetros, o transportador aéreo ou o operador turístico oferecerão aos passageiros a assistência.

Porém, relativamente aos passageiros com mobilidade reduzida e acompanhantes ou crianças não acompanhadas, determina o Regulamento que a referida assistência seja prestada imediatamente, independentemente da distância em causa.

A referida assistência consiste no fornecimento de custo de chamada telefónica e/ou mensagem de telefax para o local de destino, nas refeições e bebidas em proporção razoável ao tempo de espera e do alojamento num hotel no caso de bloqueamento por uma ou várias noites²⁹⁹.

VI. CONCLUSÕES FINAIS

1. Na Guiné-Bissau, o transporte aéreo interno ou doméstico é regulado pela CV de 1929 e também pela Lei n.º.8/2018, de 30 de Abril, sendo um regime que assenta no princípio de responsabilidade do transportador com a culpa presumida.

²⁹⁹ Cfr. Artigo 8.º do Regulamento.

2. O referido quadro normativo, só será aplicável em nos casos excepcionais, ou seja, nas situações em se opere um transporte entre dois pontos situados no território da Guiné-Bissau (voos puramente internos) por transportadores não comunitários ou ainda nos casos em que não se encontram preenchidos os requisitos de aplicação do quadro normativo comunitário ou internacional;
3. O transporte aéreo interno apresenta-se como residual por força do princípio da vinculação obrigatória e imediata do quadro normativo comunitário na ordem jurídica interna, que por consequência desfaz qualquer distinção do transporte aéreo interno e internacional;
4. Por força do artigo 217.º do Regulamento Comunitário n.º 08/2013/CM/UEMOA, de 26 de setembro de 2013 coexistem no âmbito da UEMOA o regime da Convenção de Varsóvia de 1929 e seus protocolos complementar e também o da Convenção de Montreal de 1999, o que implica que os dois regimes se aplicam no âmbito comunitário, configurando assim o uma contradição e dificuldade quanto a determinação do regime efectivamente aplicável ao contrato de transporte aéreo;
5. A responsabilidade civil do transportador aéreo comunitário, titular de uma licença válida emitida por um Estado- Membro, por danos causados em caso de morte ou lesão corporal de passageiro por acidente de aviação é regulada pelo Regulamento n.º 02/2003/CM/ UEMOA, de 20 de março, o qual visa a unificação de um regime de responsabilidade por danos pessoais causados a passageiros no transporte afectuado por transportadoras comunitárias.
6. O Regulamento em causa institui um sistema de responsabilidade de dois níveis (*two-tier system*), nos termos do qual o transportador aéreo responde independentemente de culpa pelos danos produzidos até 100.000 DSE, o que constitui primeiro nível e por culpa presumida, ultrapassado esse valor, configurando assim o segundo nível;

7. O Regulamento em causa institui o regime de seguro obrigatório de responsabilidade civil até 100.000 DSE ou outro equivalente.
8. A matéria de responsabilidade do transportador aéreo por recusa de embarque, cancelamentos de voos e atrasos consideráveis encontra-se regulada, no que releva em termos de eficácia para a Guiné – Bissau e para espaço UEMOA, pelo Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA.
9. O referido Regulamento complementa-se com o regime convencional, não importando a aplicação do Regulamento a derrogação da Convenção de Montreal de 1999 e da Varsóvia de 1929 (dependendo de qual seja aplicável ao caso, atentos os elementos de conexão), estabelecendo deste uma verdadeira relação de compatibilidade e complementaridade.
10. O Regulamento em causa mostra-se como peça central e mais relevante na determinação dos direitos dos passageiros no âmbito do espaço da UEMOA, sendo que, embora não derogando as disposições da Convenções, ele acaba por consumir muitas das disposições aplicáveis a esta matéria.
11. A responsabilidade civil do transportador aéreo internacional por danos causados no transporte de passageiros e sua bagagem é regulada pela Convenção de Varsóvia de 1929 e pelos respectivos protocolos modificativos ratificados pela Guiné-Bissau, se o respectivo transporte aéreo for considerado internacional;
12. Assim, nos termos do n.º2 do seu artigo 1.º, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual o ponto de partida e o ponto de destino estejam situados no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta parte Contratante, se se previu uma escala no território de um outro Estado, mesmo que esse Estado não seja uma Alta Parte Contratante;

13. A Convenção de Montreal de 1999, em vigor desde 4 de novembro de 2003, não vigora internacionalmente a Guiné-Bissau, em virtude de esta não ter ratificado essa Convenção;
14. A Convenção de Varsóvia de 1929 (também o de Montreal de 1999) assenta num compromisso, que, por um lado, consagra a responsabilidade transportador aéreo pelos prejuízos causados a passageiros e seus bens em acidentes e, por outro lado consagra o princípio de limitação dessa mesma responsabilidade, estabelecendo deste modo o valor máximo de indemnização.
15. A Convenção de Varsóvia de 1929 estabelece um sistema de responsabilidade de transportador com culpa presumida;
16. A Convenção de Varsóvia de 1929 (tal como o de Montreal de 1999) não regula o fenómeno de recusa de embarque e do cancelamento, sendo certo que as respectivas situações são regulamentadas por Regulamento próprio já referido acima.

BIBLIOGRAFIA

ADRIANO ANTHERO, *Comentário ao código commercial portuguez*, Vol. II.

ALMEIDA, Carlos Alberto Neves, *Do Contrato de Transporte Aéreo e da responsabilidade civil do transportador aéreo*, Edição Almedina, Fevereiro 2010.

ALMEIDA, Carlos Ferreira de, *Contratos I, Conceito, Fontes, Formação*, Almedina, 5ª Edição, 2015.

ALVES, Hugo Ramos, *Da limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, 2008.

ALVES, Hugo Ramos, *Direito aéreo – Uma introdução*, AAFDL Editora, 2019.

ALVES, Hugo Ramos, *Em tema de direitos dos passageiros no Contrato de Transporte Aéreo*, in Estudos de Direito Aéreo, Coimbra Editora, 1ª Edição, maio de 2012, pág. 297- 318.

ANDRE, José Duarte, *A Responsabilidade civil das Transportadoras Aéreas no transporte de passageiros, bagagens e mercadorias*, textos de Direito aéreo (vários autores), Edição dislivro, pág. 33-57.

ANTONINI, Alfredo, *Corso di Diritto dei Trasporti*, Guiffrè Editore, Milano, 2004.

ANTONINI, Alfredo, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in LEOPOLDO TULLIO, (a cura di) – *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 81 - 95.

ARROYO MARTINEZ, Ignacio, *Curso de Derecho Aéreo*, Thomson CIVITAS, Editorial Aranzadi, S.A.

BARATA, Carlos Lacerda, *Contratos de transporte terrestre: formação e conclusão*, Temas de Direito dos Transportes, Coordenação Januário da Costa Gomes, Almedina V. III, pág. 201 -246.

BASTOS, Nuno Manuel Castello Branco - *Direito dos Transportes*, Almedina-Coimbra, Outubro 2004.

BATISTA, Fátima, *Cláusulas abusivas nos contratos com os consumidores*, in Estudos de Direito do Consumo, Volume V, RUI ATAIDE e Carlos Lacerda Barata (Coordenação geral, AAFDL, 2017, pág. 13 - 39.

BIANCA, Cesare Massimo, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 103 - 112.

BUSTI, Silvio, *la responsabilidad per danni all persona nel trasporto aereo*, *Trasporto Aereo e Tutela del Passageiro Nella Prospettiva Europea*, in a curi di Laura Masala e Elisabetta G. Rosafio, Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli Industriali della Provincia di Sassari, Giuffrè Editore, 2006, pág. 61 -104 (pág 64).

BUSTI, Silvio, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 127 - 186.

BUSTI, Silvio, *Trasporto Aereo e Tutela del passeggero nella prospettiva europea - La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aéreo*, Giuffrè Editore, Milano, 2006.

CAETANO, Sonia Isabel, *A responsabilidade do Transportador nas Regras de Roterdão*, in *Temas de Direito dos Transportes III*, Almedina, 2015, Coordenado por M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, pág. 491 a 570, (pág. 498).

CARTOU, Louis, *Droit Aérien*, 1ª Edição, 1963, Presses Universitaires de France, Paris, 1963, pág.

CASTELLS - Andres Recalde, *El conocimiento de Embarque y otros documentos del Transporte, função representativa*, Editorial CIVITAS, S,A, 1992.

CASTRO, Gonçalo Andrade e, *O Crédito Documentário irrevogável*, porto editora, 1999.

CLARKE, Malcolm A., *Contracts of carriage by land and air*, second edition, 2003.

CORDEIRO, A. Menezes, *Tratado de Direito Civil*, Vol. IX, 12ª.

CORDEIRO, António Menezes, *Manual de Direito Comercial*, Almedina, Vol. I, 2001.

CORDEIRO, António Menezes, *Tratado de direito civil II-Parte geral- Negócio jurídico, Formação, Conteúdo e interpretação, vícios de vontade, ineficácia e invalidades*, 4,ª ed., Coimbra: Livraria Almedina, 2014.

CORDEIRO, António Menezes, *Da boa fé no direito civil* (reimp), Coimbra: Livraria Almedina, 2001.

CORDEIRO, António Menezes, *Introdução ao Direito dos Transportes*, in I jornadas de Lisboa de Direito Marítimo de 6 e 7 de Março de 2008, o Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias, Januário Costa Gomes (Coordenador), Almedina, dezembro de 2008, pág. 7-37.

CORONA, Valentina, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in Studi su: Negato Imbarco, Cancellazione del volo e ritardo nel Trasporto Aereo- a cu6521020ra di MASSIMO DEIANA, Edizioni AV-Cagliari, 2005, pág. 185 - 211.

COSTA, Adalberto, *Os transportes de passageiros, os direitos dos passageiros no transporte rodoviário, ferroviário, fluvial – marítimo e aéreo, viagens, férias e circuitos organizados*, Vol. II, Editora vidaeconómica, 2019.

COSTA, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 6ª edição, Almedina Coimbra, 1994.

D'SILVA, João Calvão, *Crédito documentário e conhecimento de embarque*, in Estudos de Direito Comercial (pareceres), 1994, pág. 48 – 77.

DE LEON, Pablo Mendes, *Introduction to Air Law*, Tenth Edition, 2017.

DEIANA, Massimo, *L'assicurazione*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 365 - 373.

DEIANA, Massimo, *Responsabilità del Vettore per Negato Imbarco e Ritardo*, in Aeroporti e Responsabilità, I.S.D.I.T., quaderno n.º11, 24-25 ottobre 2003, pág. 113-132.

FARIA, Ribeiro da, *Direito das obrigações*, Vol.I.

FERRI, Giovanni Batista, *La responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero: garanzia, rischio e responsabilità oggettiva*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 55 – 71.

GIACOBBE, Sara, *La Responsabilità del vettore aéreo per ritardo*, in Studi su: Negato Imbarco, Cancellazione del volo e ritardo nel Trasporto Aereo- a cura di MASSIMO DEIANA, Edizioni AV-Cagliari, 2005, pág. 87-153.

GOMES, Januário da Costa, *O direito de variação ou de Controlo no Transporte de Mercadorias*, in Temas de Direito dos Transportes, II, Almedina, 2013, pág.^a 37.º;

GOMES, Manuel Januário da Costa, *Contratos comerciais, I Contratos comerciais em geral, Contratos bancários*, Almedina, 2013 (reimp).

GOMES, Manuel Januário da Costa, *limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, edição almedina, março 2010.

GOMES, Manuel Januário da Costa, *Sobre o Sistema próprio de responsabilidade do Transportador de Mercadorias*, in Temas de Direito dos Transportes, Vol. IV, edição Almedina, maio 2019, pág. 449 – 507.

GONÇALVES, Luiz da Cunha, *In Comentário ao Código Comercial Português*, Volume II, Editora José Bastos, Lisboa, 1916.

GOUILLOU, REMOND, *Droit maritime*, Paris, Pedone, 1993.

GUERREIRO, Filomena, *La revisione dei limiti*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 223 - 235.

GUERRERO LEBRÓN, María Jesús, *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2005.

JORGE, Fernando de Sandy Lopes Pessoa, *Ensaio sobre os pressupostos da responsabilidade civil*, Coimbra, Almedina, 1999.

JUGLART, Michel; Emmanuel DU PONTAVICE; Jacqueline Dutheil de la ROCHÉRE e Georgette M. MILLER, *Traité de Droit Aérien*, Tomo 2, 2^e édition Par, Paris, 1992.

JUSTO, A. Santos, *Contrato de transporte marítimo (Direito romano)*, in Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais, Homenagem aos Profs. Doutores A. Ferrer Correia, Orlando de Carvalho e Vasco Lobo Xavier, vol. II, Coimbra Editora, 2007, pág. 11- 42.

LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, *Direito das Obrigações – Introdução. Da Constituição das Obrigações*, Almedina, 15.^a Edição, Vol. I, 2018.

LITVINE, Max, *Droit Aérien, Notions de droit belge e de droit international*, Bruxelles établissements Émile Bruylant, Société anonyme d'éditions juridiques et scientifiques, 1970.

LOURENÇO, Nuno Calaim, *A limitação de responsabilidade do transportador aéreo internacional no transporte de pessoas-de Varsóvia a Montreal*-Temas de Direito dos Transportes, Volume I, Coordenação de M. Januário da Costa Gomes, edição Almedina, 2010, pág. 385 – 544.

MADALENO, Cláudia Alexandra dos Santos, *Direito das Obrigações Guineense*, aafdl, 2009.

MAGGIOLO, Marcello, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in Trasporto Aereo e Tutela del Passagiero nella

prospettiva Europea – a cure di LAURA MASALA E ELISABETTA G. ROSAFIO, Guiffré Editore, 2006, pág. 123- 136.

MAGGIOLO, Marcello, *Trasporto aereo e tutela del passeggero*, in Trasporto Aereo e Tutela del Passaggero nella prospettiva Europea, a cura di Laura Masala e Elisabetta G. Rosafio, l'Osservatorio di Diritto dei Trasporti, Studi di Diritto dei Trasporti, Raccolti da A. Antonini e F. Morandi, n.º 6, Guiffré Editore, 2006, pág. 124 -136.

MANKIEWIGZ, René H., *The Liability Regime of the International Air Carrier*, 1981.

MASI, Pietro, *La lettera di trasporto aereo*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 35 - 54.

MASTRANDREA, Gerardo, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 73 - 79.

MONTEIRO, António Pinto, *As cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade sob o olhar da jurisprudência portuguesa recente*, Revista de Direito e Justiça-Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes, Universidade Católica Editora, 2011, Volume I, pág. 273.

MORAIS, Daniel de Bettencourt Rodrigues, *Recusa de embarque injustificada no Transporte Aéreo Internacional de Passageiros: (Des) equilíbrio dos interesses em presença?* In Revista do Direito Comercial, 2017, pág. 480- 542.

MORANDI, Francesco, *La constatazione del danno al bagaglio e alla merce*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 307 - 314.

MORANDI, Francesco, *Nuove iniziative per la tutela dell'utente nel trasporto aereo* – Indicazioni per la creazione di un fondo di garanzia per il passeggero, in Trasporto Aereo e Tutela del passeggero nella prospettiva europea, a cura di Laura Masala e Elisabetta G. Rosafio, L'Osservatorio di Diritto dei Trasporti, n.º 6, Giuffré Editore, Sassari, 15-16 aprile 2005.

MOSCATT, Giuseppe, *Diritto dei Trasporti*, Studi Superiori, Università e Specializzazioni, Gruppo Editoriale Esselibri – Simone, 2004.

PAIVA, Rafael Augusto de Moura, *Sobre a Proteção da Pessoa Humana no Transporte Ferroviário: “Linhas e Linhas”*, in Temas de Direito dos Transportes, Almedina, Volume II, sob Coordenação de Januário da Costa Gomes, pág. 307 – 442.

PAZ MARTÍN, Jesús de, *La responsabilidade en el transporte aéreo internacional – De Varsóvia (1929) a Montreal (1999)*, Ediciones jurídicas y sociales, S.A, Madrid, 2006.

PEREIRA, Rui Soares, *O nexo de Causalidade na Responsabilidade Delitual, fundamento e limites do juízo de condicionalidade*, Almedina, 2017.

PINHEIRO, Luís de Lima, *Breves notas sobre o Direito Aplicável ao Contrato de Transporte Aéreo Internacional*, Estudos de Direito Aéreo, Coordenação de Dário Moura Vicente, Coimbra Editora, 2012, pág. 248 - 296.

PINTO, Michele M. Comenale, *La nazione di “servant or agente”*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Jovene Editore, Napoli 2006; pág 285 - 306.

PINTO, Mota, *Cessão da posição contratual*.

PIRAS, Massimiliano, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in Studi su: Negato Imbarco, Cancellazione del volo e ritardo nel Trasporto Aereo- a cura di MASSIMO DEIANA, Edizioni AV-Cagliari, 2005, pág. 155 - 184.

PIRAS, Massimiliano, *L’ambito temporal della responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in LEOPOLDO TULLIO (A CURA DI), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, 2006, pág. 113 – 125.

PUNZI, Carmine, *La risoluzione delle controversie concernenti il risarcimento dei danni*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 315 - 335.

RIGUZZI, Maurizio, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 97 - 102.

ROCHA, Francisco Costeira da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias- Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, Almedina, 2000.

RODIÈRE, René, *Droit des Transports Terrestres et Aériens*, Précis Dalloz, troisième édition, 1981.

RODRIGUES, Gualdino, *Aviação Civil, Acordos e Convenções Internacionais*, Edições INAC 2006.

RODRIGUES, Manuel Abreu, *A Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional no Transporte de Pessoas pelo prejuízo em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal no sistema de Varsóvia*, Trabalho elaborado no âmbito do Seminário de Direito Comercial I, FDUL, ano 1993/1994.

ROMANELLI, Gustavo, *Il trasporto aereo de persone, nozione e disciplina*, Padova, CEDAM- casa editrice DOTT – Antonio Milan, 1966.

SILVA, Suzana Tavares da, *Tratado de Direito Administrativo Especial*, Almedina, Vol. V, Coordenadores Paulo Otero e Pedro Gonçalves e outros, 2011.

STEFANI, Giorgio de, *Diritto Aereo, La Responsabilità del vettore Aereo nel trasporto*, 2002.

TAPIA SALINAS, Luís, *Derecho Aeronautico*, 2ª Edição Bosh Barcelona, 1980.

TAPIA SALINAS, Luís, *La Regulacion Jurídica del Transporte Aereo*, Instituto “Francisco de Vitoria” Sección de Derecho Aeronáutico, Ministerio del Aire Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1954.

TAPIA, Belén Ferrer, *El contrato de transporte Aéreo de Pasajeros: Sujetos, Estatuto y Responsabilidade*, Editorial DYKINSON. SL Meléndez Valdés.

TELLES, Inocência Galvão, *Manual dos contratos em geral*, 3.ª edição, 1965.

TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo: A Convenção de Montreal de 1999 – Constitui um Marco Histórico*, in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Inocência Galvão Telles, Vol. IV, Almedina, 2003, pág. 817 - 832.

TULLIO, Leopoldo, *L’obbligo di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in Diritto dei trasporti, I.S.DI.T, 2013, pág. 349 - 368.

TULLIO, Leopoldo, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in Studi su: Negato Imbarco, Cancellazione del volo e ritardo nel Trasporto Aereo- a cura di MASSIMO DEIANA, Edizioni AV-Cagliari, 2005, pág. 9 – 13.

VARELA, João de Matos Antunes, *Das obrigações em geral*, Almedina, Vol.I, 10.º edição.

VICENTE, Dário Moura, *A Convenção de Montreal sobre o Transporte Aéreo Internacional*, in Estudo em Homenagem ao Prof.º Doutor Joaquim Moreira da Silva Cunha, FDUL, Coimbra Editora, Coimbra, 2005.

VIEIRA, Von Hafe P., *A Responsabilidade do Transportador Aéreo em caso de recusa de embarque ou atraso considerável dos voos*, Tese de Mestrado Científico na área jurídico-empresariais “Contrato de Transporte”, na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 2010.

ZAMPONE, Alessandro, *La limitazione del debito del vettore*, in Leopoldo Tullio, (a cura di) – La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, Jovene Editore, Napoli 2006; pág. 187 – 222.

ZAMPONE, Alessandro, *La Responsabilità del vettore aéreo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in Studi su: Negato Imbarco, Cancellazione del volo e ritardo nel Trasporto Aereo- a cura di MASSIMO DEIANA, Edizioni AV-Cagliari, 2005, pág. 55 - 86.

ARTIGOS/TESES CONSULTADOS NA INTERNET

BENBOUBKER, Samira, *Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager*, HAL archives-ouvertes, Thèse, Université Paris Descartes, 2014.

CHASSOT, Laurent, *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international entre conflit et complémentarité*, Thèse Berne, 2012, éd. Schutless,

DIALLO, I. K., *l'UEMOA et Transport Aérien*, in Bulletin de transport multimodal, n.º 1.

DIARRA, Souleymane, *La Responsabilité Contractuelle du Transporteur Aérien en Droit Malien: Originalité ou Application des sources internationales?*, Thèse, Université du Luxembourg, (orbilu.uni.lu), 2018.

DUCARRE, Charles, *Le Transporte Aérien en Afrique noire francophone et à Madagascar*, Marchés Tropicaux, 1974.

FOLLIOT, Michel G., *De Varsovie (1929) à Montréal (2004): Le nouveau regime de la responsabilité aérienne*, LPA 2005, n.º148, pág. 21.

GATES, Sean, *La Convention de Montréal 1999*, RFDAS n.º 212, 1999.

GOFF, Le Marcel, *Manuel de droit aérien*, tome 2, droit aérien privé, Dalloz, 1961.

GRELLIERE, Vincent, *La Responsabilité du transporteur aérien International*, Thèse, Toulouse, 1973.

GRELLIERE, Vincent, *La responsabilité du transporteur aérien interne: de Varsovia à Montréal*, Gaz. Pal. 2-3 août 2006, doc.pág. 2363.

LUREAU, Daniel, *La Responsabilité du Transporteur Aérien, Lois national et Convention de Varsovie*, Thèse LGDJ, 1961.

NYANGI, Guilain Bulambo, *La Responsabilité civile du transporteur aérien en cas de dommage subi por un passager*, Université de Lubumbashi, 2011.

PAULIN, Christophe, *Droit des transports*, Litec 2005.

PAULIN, Christophe, *Présentation de la Convention de Montréal*, Colloque “Transport aérien”, Toulouse 2, avril 2004, RFDAS, vol.23, pág.264

ENDEREÇOS ELETRÓNICOS CONSULTADOS

Associação Latino - Americana de Direito Aeronáutico e Espacial - www.alada.org

Bases jurídico- Documentais do Ministério da Justiça – www.dgsi.pt

Comunidade Económica do Estados da Africa Ocidental – www.ecowas.int

Diritto dei Trasporti – www.dirittodeitrasporti.it

Orbilu.uni.lu

Revista de Direito Comercial – www.revistadedireitocomercial.com -2017/11/02

União Económica e Monetária Oeste Africana - www.uemoa.int

Www.jus.com.br

JURISPRUDÊNCIA

Sentença do Tribunal Regional de Bissau-Vara Cível, de 08 de Junho de 2016.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 24 /02/1988 (in Boletim do Ministério da Justiça, n.º374, pág. 606 e segs);

Acórdão da Relação de Lisboa, de 18/05/1989 (in Coletânea de jurisprudência, 1989, Tomo 3, Pág. 127 e segs);

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 26/09/1996 (in Coletânea de jurisprudência - Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, 1996, Tomo III, Pág. 16 e segs);

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 30/07/1997 (in Coletânea de jurisprudência -Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, 1997, Tomo III, Pág. 37 e segs);

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 24 de março de 2011 (Processo n.º 1582/07, 1TBAMT-B.P1.S1) – www.dgsi.pt

ANEXOS

Lei n.º 8/2018, de 30 de abril

Regulamento n.º 02/2003/CM/UEMOA, de 20 de Setembro de 2003

Regulamento n.º 03/2003/CM/UEMOA, de 20 de Setembro de 2003

Regulamento n.º 08/2013/CM/UEMOA, de 26 de setembro de 2013

INDICE

LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNOMOS	2-3
RESUMO	4
RESUME	5
I. INTRODUÇÃO	
1. Apresentação do tema e da delimitação do seu âmbito	6-8
2. Quadro normativo de transporte aéreo	9-10
3. Sequência do estudo	12
II. BREVE EXCURSO HISTÓRICO	
1. A matriz romana	13
2. O sistema do Código Comercial de 1833	16
3. O sistema do Código Comercial de 1888	16-17
4. O Direito material uniforme: O Sistema de Varsóvia	20-23
III. O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS	
1. Considerações gerais	24
1.1. Direitos e deveres emergentes do contrato de transporte aéreo de passageiros	26
1.2. Noção de contrato de transporte aéreo de passageiros	28

1.3.Onerosidade no contrato de transporte aéreo de passageiro -----	
29	
1.4.Classificação de contrato de transporte -----	32
1.5.Elementos essenciais do contrato de transporte aéreo de passageiros -----	
32	
1.6.Caracterização do contrato de transporte aéreo -----	
35	
1.7.Títulos de transporte -----	38
2. Celebração e execução do contrato de transporte aéreo de passageiros	
2.1. Formação de contrato de transporte aéreo -----	
42	
2.2. Execução do contrato de transporte aéreo -----	44
2.3. Cumprimento e incumprimento do contrato de transporte aéreo -----	
45	
IV. DETERMINAÇÃO DO DIREITO APLICÁVEL	
1. No plano interno -----	
48	
2. No plano comunitário -----	49
3. No plano internacional -----	51
4. Compatibilidade e incompatibilidade das normas comunitárias com o regime convencional-----	53
V. RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO DE PASSAGEIROS	
1. Regime interno -----	56
1.1. Responsabilidade pela morte e ofensas corporais -----	57
1.2. Responsabilidade por atraso -----	
62	
1.3. Responsabilidade pela perda e extravio de bagagens -----	
65	
2. Regime Comunitário	
2.1. Responsabilidade do transportador aéreo -----	
68	

2.2. Exoneração de responsabilidade- -----	
71	
2.3. Jurisdição competente -----	
73	
2.4. Prazo para intentar acções -----	
73	
3. Regime de Direito Material Uniforme: Convenção de Varsóvia de 29	
3.1. Responsabilidade por dano morte e ofensas corporais-----	
73	
3.2. Responsabilidade por atraso -----	
80	
3.3. Responsabilidade pela perda e extravio de bagagens -----	
86	
3.4. Exoneração de responsabilidade -----	
86	
3.5. Limite de responsabilidade do transportador aéreo -----	80
4. A erupção do Direito do Consumo -----	
90	
4.1. Pela recusa de embarque -----	
92	
4.2. Pelo cancelamento de voo -----	
95	
4. 3- Pelo atraso considerável -----	95
VI. CONCLUSÕES FINAIS -----	96-98
BIBLIOGRAFIA -----	99-105
ANEXOS -----	106